



DE BOER MARITIEM



Jan Noordegraaf

**SCHIP OP
SCHIP AF**

Jan Noordegraaf

SCHIP OP, SCHIP AF

Een verzameling zilte schetsen

Oorspronkelijk uitgegeven in 1970 door C. de Boer Jr, Unieboek N.V., Bussum. Heruitgegeven als e-boek in 2014 door Marina Noordegraaf (1969-), dochter van Jan Noordegraaf (1927-1990). De kaft van deze uitgave is identiek aan die van de uitgave in 1970. De omslagfoto werd destijds door Cees van de Meulen gemaakt (1921-1990) en het omslagontwerp door UB-Studio te Bussum.

Het staat je vrij deze verhalenbundel ongewijzigd te delen met andere geïnteresseerde lezers.

Inhoud

1. Real Scotch 1
2. De voorbereiding 4
3. (Ver)dronken 8
4. Van nature 11
5. Noodweer 13
6. Batterijen 16
7. De proeftocht 18
8. Zaterdags wonder 25
9. De rondleiding 28
10. Mud sucker 33
11. Getuige boven de mist 35
12. Stuurman te land en ter zee 39
13. Amerikanewitch 43
14. Pietsie 45
15. Displaced person 47
16. Sleepreis met caisson nummer dertien 50
17. Van Roosenburgh tot Europoort 54
18. Hondewacht 63
19. Herkenning 66
20. Het dagboek 69
21. The missing link 73
22. The tug that lost her senses 75
23. Herinnering 79
24. O, island in the sun! 85
25. Dienstgeheim 88
26. Deadslow 90
27. Het Licht op de Niger 95
28. De oude man op de kade 99
29. Kaput! 102
30. Het Hollandse fort 103
31. 'Stad Schiedam' 109

- 32. De jongen met de treurige ogen 112
- 33. Tanker in het nauw 116
- 34. Wijwater 120
- 35. IJzeren schepen, houten mannen 122
- 36. Navo 124
- 37. Good bye to WSC: de ondergang van de 'Vestris' 126

1 | Real Scotch

Verstild lag de werf binnen het raam van de zondagmorgen. Het was kwart voor tien. Veelstemmig en veelkerkelijk klokgelui kwam uit de stad over de haven aanwaaien, en smolt door afstand oecumenisch samen. Langs de kaden staken de kranen hun lange armen omhoog. Ze staakten.

De Deebank, een Engels schip dat gedokt had, lag op vertrek. De Union Jack hing slap langs de achtermast. Binnen het bekken van de haven was het water rimpelloos. Maar ginds op de rivier joeg een vliegende eb naar zee, en trokken fronsen door het vergezicht. Er stopte een taxi aan de gangway. Twee witte petten stapten uit; de havenloods en de rivierloods. Druk pratend kwamen ze naar boven. Kort daarop scheerde een driftig motorbootje de haven binnen. Het waren de roeiers, die zouden helpen het schip te ontmeren. Ze waren uit duizenden te herkennen, die stevige mannen van de Coöperatieve Rotterdamse Roeiersvereniging De Eendracht, met hun Piet-Heinse blauwe kielen en zware handschoenen aan.

'Voor en achter! Fore and aft!' -Stemmen galmden van de brug af omlaag. Terwijl de trossen werden opgekort, verschenen twee boegbruisende sleepboten die korte golven tegen het basalt wierpen en het water rusteloos maakten. De Deebank trok aan haar laatste trossen, terwijl de sleepboten vaart minderden en als krachtige, zelfbewuste waterwezens naderbij kwamen.

Zo pakten de trossen aan, en wachtten. Weldra zou de fluit van de loods over het water snerpen, gevolgd door de zware basstem van het schip zelf, ten teken dat ze de rivier op kwam, en waarschuwde dat ze zou moeten draaien, alvorens slaags te kunnen gaan naar open zee.

Op de brug rinkelde de telegraaf: standby machine. Aan de wal werd de gangway in de kraan gehangen. Langzaam manoeuvreerden de sleepboten in trekpositie. Er gebeurde echter niets.

Een kwartier verstreek. 'Wachten!' riep de loods tenslotte door zijn portofoon. 'De kapitein zegt, dat er nog 'n kerel moet komen. Vannacht met de Harwich-boat gekomen. Had er al moeten zijn. Kan ieder ogenblik komen. Even standby, sleepboten!' Van voor en achter kreeg hij als antwoord een korte stoot te horen.

De toestand leek bevroren. De mannen op de brug tuurden afwachtend-gespannen naar de poort van de werf. Langzaam malend hielden de sleepboten gaande. De rust keerde weer; een gedwongen rust.

'Dat gaat een hoop geld kosten, captain,' zei de havenloods. 'Sleepboten zijn duur, vooral op zondag.'

'Dat weet ik,' antwoordde de kapitein. 'Maar we moeten wachten. Zonder marconist mag ik niet varen. Stuurman! Ga de wal op om het hotel te bellen. Hotel Centraal in Rotterdam. Daar is ie vannacht geweest. Kom maar mee naar beneden, gentlemen. Het is niet anders. Ik heb nog wat onder de kurk.'

De brug stroomde leeg. 'Whisky, gentlemen?' vroeg de kapitein. 'Real Scotch, you know. Echte Three Horses. Let's take one or two. It's a bloody shame anyhow.'

'It is, indeed!' sneerde een Engels consulaire ambtenaar, die de nieuweling nog even snel zou moeten aanmonsteren. Op dat moment kwam de stuurman terug van de wal. 'Hij komt,' zei hij. 'De portier van het hotel zegt, dat hij al meer dan een uur weg is.'

'Wát?' antwoordde de kapitein, 'dan had ie toch al hier moeten zijn! Dit kost een kapitaaltje! Waarom komt hij niet eerder. Hebben de Hollandse taxi's vierkante wielen?'

'Hij is met de tram gegaan, captain,' antwoordde de stuurman, enigszins timide.

'*Met de tram?*' De consulaire ambtenaar werd rood van woede. 'Hoe is dat nou toch mogelijk! Met de trám. En dat op zondag!'

'Ik heb een idee waarom hij met de tram is gegaan,' zei de rivierloods, die zijn pappenheimers kende, wetende dat de Deebank van een Schotse firma was. 'Ik veronderstel, omdat hij een Schot is. En die zijn nogal zuinig, heb ik me laten vertellen.'

Er werd gelachen, maar de ambtenaar werd nog roder. Hij kon, zo zei hij gemelijk, daar hij zelf een Schot was, dergelijke aantijgingen op de aard van zijn landgenoten niet in het minst waarderen, zeker niet aan déze zijde van de Haringvijver. Dit was in hoge mate onbeleefd, ontaktisch, en bovendien onwaar. Er viel een doodse stilte in de hut van de kapitein. De bodem viel uit het gesprek en de stemming was weg, totaal weg. Buiten blies een sleepboot ongenoegen. De ander gaf antwoord. 'Daar gaat de rest van m'n zondag!' zei de havenloods. 'Daar gaat m'n hele dag!' vulde de rivierloods aan.

Pas een klein half uurtje later kwam een zwetende man, beladen met allerlei pakjes en koffers en een plunjezak, het terrein op strompelen. Hijgend van vermoeidheid stond hij eindelijk aan dek, van alle kanten verwijtend of geamuseerd aangestaard.

'Kom boven!' riep de kapitein.

'Good morning!' probeerde de nieuweling, snakkend naar adem.

'Poef! Dat was 'n hele sjouw, van het eindpunt van de tram vandaan!'

Enkele minuten lang bleef het nog stil, verbaasd stil. 'Good afternóon!', antwoordde de kapitein tenslotte. 'Waarom bent u met de tram gekomen. In godsnaam, man! We liggen op vertrek! Sleepboten kosten honderden guldens per uur!'

De nieuweling schrok van deze onverwachte ontvangst, keek verslagen en verontschuldiging de kring rond en stamelde: 'Sorry, captain ... Ik ... ik heb me nog niet eens voorgesteld. Mijn naam is Mac Gregor!'

De kapitein onderdrukte met moeite een glimlach. 'Real Scotch, captain,' zei de rivierloods, zijn glas ledigend. 'Kom, we gaan maar gelijk weg. Nou weten we het wel!'

Drie minuten later stormde de ambtenaar de omhoog zwaaiende gangway af. Hij keek niet meer om, maar stapte driftig naar de poort.

De fluit van de loods snerpte. De portofoon stortte korte bevelen uit. De sleepboten begonnen te trekken. Langzaam weekte de Deebank zich los van de kade en schoof de rivier op.

Het was even na kerktijd.

2 | De voorbereiding

Er lagen schepen te kust en te keur in de diepe Merwe-havens, in het uiterste westen van het oude Rotterdamse havenbekken. Er waren kruimelcoasters en machtige tienduizend-tonners. We keken er altijd met diep ontzag naar, wanneer we spijbelden of een vrije middag hadden. En op vakantiedagen waren we daar ook te vinden. Het verveelde nooit langs die diepe, gevaarlijke havens.

Vlaggen en vormen van schepen leerden we al vroeg onderscheiden: smerige Grieken, trotse Noren, Engels-witte Britten, statige Duitsers en roestige Yankees. Ze brachten een roes over ons, zoals hun roeterige rook over de stad dreef, tot ongenoegen van onze moeders in Schiedam of oud-Mathenesse. Rijnschippers met hun lange, platte, breekbare aken, in dikke rijen wachtend op lading, voltooiden het beeld van overvolheid tussen de hoge kademuren, vanwaar met netten en veelhakige lijnen op spiering werd gejaagd.

De vissers vingen doorgaans meer drijfhout dan vis, want in de hoeken van de havens dreef allerlei afval van schepen rond: stronken bananen, rotte sinaasappelen, kurken, flessen, kisten, allerlei stuw hout, overdekt met een laag zwartklevende olie.

Tussen die rommel visten wij, met levensgevaar, vanaf de hoge stenen schipperstrappen, naar bamboestokjes om vliegers van te maken. Je behoorde beslist niet bij de ploeg, als je niet minstens éénmaal in de twintig meter diepe haven was gevallen. Ik werd een keer drijfmat, bibberend en halfverdrongen thuisgebracht door een joelende schare vrienden. Mijn redder, een oude schipper, had ik klappertandend uitgescholden. Maar het pak slaag dat ik kreeg, was meer van opluchting dat ik thuisgekomen was, dan voor straf. Ik beloofde plechtig en onderdanig nooit meer naar die gevaarlijke havens te gaan, maar alsof er magneten op de kaden lagen, zo trok mijn hart er telkens weer heen, alsof dat van staal was.

Soms gristen wij sisalmatten weg uit lege spoorwagons en bouwden daarvan hutten, maar regen verpapte de bouwsels in één nacht tijd, en het hervinden was altijd een teleurstelling. Het inspekteren van lege spoorwagons was al een sport op zichzelf. Er was altijd wel iets te vinden dat naar de wijde wereld rook. M'n moeder begon al spoedig te begrijpen dat buikpijn het vinden van onrijpe bananen betekende, en witte schoenen een meelwagen.

Mooie stukjes scherp erts teisterden mijn broekzakken, en met grote schoonmaak kwam er altijd zoveel onverwachte rommel tevoorschijn, dat de vuilnisman moest worden omgekocht, om de bende mee te nemen.

Alles rondom die havens hing samen met een waarachtige, verre grotemensenwereld. Een keiharde, zakelijke wereld van kranen en schepen, ijzer en staal, aken en spoorwagons, balen en kisten, die soms meer dan een ton wogen. Als je in die haven werkte, werd je gevormd. De haven kleefde aan je; een leven lang. Er werd maar zelden gelachen in de haven. Tijd betekende geld, en de tijd was niet al te best, hoewel wij dat nauwelijks begrepen. We leidden in feite een beschermd bestaan, en alles was zoiets als spel.

Er werd veel gemopperd, gevloekt en gescholden. Vanuit de diepliggende rijnen en torenhoge kranen raakten wij vertrouwd met die woorden. We gebruikten ze zelf ook, te pas en te onpas, hoewel de volle betekenis ons soms ontging. Ook buitenlandse woorden, waarom gelachen werd, vormden een belangrijk deel van onze haven-vocabulaire.

Maar in de stad, thuis en op straat, en zeker op school, waren we anders. We zwegen over de havens als over een verborgen, geheime plaats, waarvan onze ouders niets mochten weten. Ze zouden, dachten wij, trouwens toch niet veel van die wereld begrijpen. Die lag buiten het bereik van hun bevattingvermogen, gescherpt en vermoeid als dat was door de strijd om het dagelijks bestaan. Zij kenden de kranen en de schepen niet zoals wij ze kenden: praktisch probleemloze massa's, die lading vervoerden; geheimzinnige, belangrijke en ruikende lading.

Wij kenden portiers en kraandrijvers bij naam en bijnaam. Sleepbootbemanningen en zelfs de crew van bet Engelse weekbootje,

zwaaiden naar ons. We konden ons heus wel redden in het steenkolen-engels, wanneer ons werd gevraagd naar een dancing, een missie, een kerk of een kroeg. Dat alles lag immers vlak bij elkaar. De haven kende geen rang, stand, overtuiging of bepaald milieu. Iemand was jofel of niet, en waar zijn huis stond of wat zijn vader deed, was niet belangrijk. Klassestrijd ontging ons volkomen, evenals politiek.

Soms zagen we dronken kerels de gangway van bun schip oplaveren, en dan lachten we begrijpend, ook als een zeeman langdurig afscheid nam van een vrouw. We loerden ernaar met groot vermaak. Halfhulende vrouwen en zwaaiende vrouwen behoorden trouwens bij het havenbeeld.

Maar wat wisten onze ouders daarvan? De enkele zondag dat we langs de havens gingen wandelen, hielden we ons afzijdig en deden weinig geïnteresseerd; misschien omdat dit onze haven niet was. De sleepboten voeren grotendeels niet, de aken lagen gesloten, de kranen stonden stil, de portiers waren ook dezelfde niet.

Maar zodra de week zijn intrede had gedaan, verscheen het vertrouwd-bedrijvige beeld langs de kaden. Er was een bepaalde dagelijkse regelmaat.

We beleefden de schepen: diep ingrijpend, verdovend, betoverend, meeslepend, en droomden ervan zelf weg te varen op een van die hoge kasten; ver, ver overzee, en dan te zwaaien naar een huilende vrouw, en te vloeken als een bootwerker, wanneer een hijs met balen in de poeier viel.

Zo was de voorbereiding, die uitmondde in een bewust zeemanschap; een logisch gevolg van onze jeugd. Velen van ons kwamen op zee terecht. Soms kwamen we elkaar, onverwacht, ergens ter wereld tegen, en praatten dan over de Rotterdamse Merwe-havens met iets van heimwee.

Want al was de een kapitein geworden, en de ander hofmeester, de derde havenloods, de vierde werktuigkundige, terwijl de vijfde in de haven was gaan werken - allen hadden wij iets verloren.

Naarmate de jaren gingen en wij ouder werden, kwam de ernst en ging het beschermd-onbezorgde. Maar nog steeds kan ik met genoegen kijken naar de veranderde bedrijvigheid in deze havenbekkens, zelfs na

een lange reis om de wereld, en zelfs al is veel niet meer hetzelfde, zoals de inslag van de bemanningen, en de grootte van de schepen.

En kom ik ergens op zee of aan de wal, vlakbij een haven, een Limburger tegen, dan kan dit een goede zeeman zijn en een prima kameraad, maar vroeg of laat zal hij iets missen; het manko voelen van een jeugd die niet rondom de havens lag. Een oude sfeer die hem de kracht zal geven te volharden in de gekozen richting, zelfs wanneer alles wat samenhangt met de zee en de grotemensenwereld zal zijn tegengevallen.

3 | (Ver)dronken

Rotterdam is Rotterdam bij de gratie van de rivier, ook al hebben vele geslachten het stroombeeld zodanig beïnvloed, dat een wereldhaven kon ontstaan. Dit was mede mogelijk omdat in oeroude tijden Rijn en Maas zich hier een delta schiepen in het voorbestemde, drassige Hollandse land.

Rotterdam is Rotterdam om de mensen die er wonen, én om de schepen die er binnenkomen, waaronder tachtig procent buitenlanders.

Voor die honderden buitenlandse zeelieden zijn er zeemanstehuizen, denkt men, of anders wel een bar, een bioskoop, of desnoods Katendrecht, de Kaap. Er zijn inderdaad goede zeemanshuizen. Er is ook een Internationaal Zeemans-Centrum in Europoort; een prachtig initiatief. Maar voor velen is de zeeman nog steeds een melkkoe, die nodig van zijn geld af geholpen moet worden, als hij daartoe aanleiding geeft.

Een bepaald slag dagbladjournalisten, vooral die van het stadsnieuws, scheidt er altijd weer een genoeg in te melden dat 'een zeeman' weer eens een fiets gestolen heeft, meestal midden in de nacht en in kennelijke staat. Men zet er nooit bij waarom die man de fiets stal, namelijk om aan boord te komen, omdat hij bij voorbeeld na sluitingstijd van een bar zonder geld op straat kwam te staan.

Zeelieden zijn over het algemeen geen dieven, laat staan misdadigers. Het klimaat op zee is voor de misdaad in principe ongeschikt. Wij leven in een tijd van psychiaters en psychologen, van ontoerekeningsvatbaarverklaringen, van de idee dat een lustmoordenaar in feite ziek is, en een dronkelap gestoord. Bij dit slag mensen behoort de zeeman beslist niet. Toch zijn er tijden dat hij, gedwongen, uit de band wil springen, eenvoudig omdat hij te lang onder de konstante scheepsdiscipline heeft verkeerd, of te lang in een afzonderings-toestand heeft gezeten, tijdens een lange reis. Eenvoudig in de afwezigheid van zoiets als vrouw, thuis, teevee, ontspanning; dingen die

de gemiddelde walmens als lucht om zich heen heeft en niet zou willen of kunnen missen.

Men moet aan den lijve gevoeld hebben wat het wil zeggen vreemdeling te zijn. Gedenk de vreemdeling die in uw poorten is; een oud bijbels woord, waaraan in een internationaal centrum als Rotterdam nog veel te weinig wordt gedaan.

Met deze reeks gedachten voor ogen, is al menig zeeman bij ons thuis geweest. Ik was dan ook van plan John B. uit te nodigen, toen hij om een lift naar de stad vroeg. John was de Engelse marconist van een Liberiaans schip met een Griekse bemanning. Het lag in dok bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. John was echter niet helemaal nuchter, omdat hij - zoals hij zei - in 24 uur twee kruiken echte Hollandse 'oolde geniever' had geleegd; gedraind heet dat in tankerkringen. Op zee dronk hij nooit, maar als hij de wal rook, werd hij onrustig en kreeg toekomstzorgen. Hij verdronk zijn bovenkomende eigenwaarde. Tenslotte zat hij totaal Engels-alleen op een vreemd schip, met een Griekse bemanning die Grieks sprak en Grieks at. In het verleden had hij al enkele malen tegen zichzelf staan praten, in de spiegel.

Met ruime gebaren vertelde hij al zeven jaar op Grieken te varen. Hij hield niet van Grieken, vanwege hun harde taal en hun slechte eten. Maar als hij nu wegging en op een Engels schip zou kunnen monstere, moest hij belasting gaan betalen. Dat deed hij nu niet. Maar tegenover dit ongetwijfeld grote voordeel stond zijn eenzaamheid. En het uitgespaarde belastinggeld ging op aan sterke drank. Zo bleef hij arm en moest op Grieken blijven varen, zonder verlof te durven vragen, want dat zou waarschijnlijk ontslag betekenen.

Hij rookte aan een stuk door en praatte maar, praatte maar, alsof hij blij was eindelijk weer eens accentloos Engels te kunnen praten. Grieks en Engels waren tegentalen.

Dat kettingroken was een slechte gewoonte, zei hij. A very bad habit. Soms ging hij onder de douche staan, naakt en wel natuurlijk, en dan hoorde hij sissen: de sigaret die hij gewoontewijs nog in de mond had. Hij wist het: dit kon zo niet blijven. Maar wat moest hij anders?

Door de invallende duisternis reden wij van de leeglopende werf naar de binnenstad, waar neonlichten en straatlantarens de taak van de dag en van de zon al hadden overgenomen. Voor hem was het allemaal anders en nieuw.

Hij wilde er in het centrum uit om een paar landslui op te zoeken; een paar echte limies, om eens goed over England te kunnen roddelen.

Hij rook naar drank. Hij was te druk. In zijn toestand kon hij beslist niet mee. De uitnodiging bleef dan ook achterwege. Ik zette hem bij het metrostation Coolsingel af. Hij bedankte me hartelijk. Automobilisten begonnen te toeteren. Eindelijk laveerde hij de stad in die hem opslokte. Een uit velen; een vreemdeling binnen uw poorten.

Ik reed naar huis en vroeg me af waar en hoe hij terecht zou komen. Maar thuisgekomen was er zoveel, dat ik hem op slag vergat. Een krant, kinderrumoer, nieuws, teevee, een boek, een brief, een bezoek, een telefoontje. John B. was verdwenen. De volgende avond viel mijn oog echter op een kort berichtje in de krant:

De 35-jarige J.B., marconist van een Liberiaans schip dat bij de RDM in dok ligt is bij het aan boord komen op de gangway geslipt en in dok gevallen. Bij aankomst in het ziekenhuis bleek hij reeds te zijn overleden.

Ik moet er nog steeds aan denken.

4 | Van nature

We zaten in de metro. De man tegenover mij bad op een of andere manier gemerkt wat ik in het dagelijks leven uitvoerde en was een gesprek begonnen, dat gevoed werd door het brede beeld van Rijn en Maashaven, waar wij hoog overheen suisden. Er lagen tientallen schepen aan kaden en boeien; een groots en fascinerend gezicht. Hier lag de wereld te kijk.

Maar de man tegenover mij beweerde, dat een mens van nature niet op zee behoorde. Ik schatte hem een Leidse kamergeleerde, die er nog nooit over gepiekerd had het land te verlaten. Een van die honkvaste, vastgeroeste naturen, zó geleerd dat ze afwezig werden, en buiten de werkelijkheid geraakten. Een man van een andere planeet, zonder een greintje trek-instinkt. Er zijn vissen, verklaarde hij biologisch, en die behoren van nature in het water. En er zijn vogels, die van nature in de lucht behoren. Maar de mens was een typische landbewoner, die vaste grond onder de voeten behoorde te hebben. Het was tegennatuurlijk te gaan varen of vliegen.

Een volledig nieuw gezichtspunt. Ik boorde hem zwijgend aan, deze typische landbewoner. Hij keek me aan of hij groot gelijk had.

'Wat denkt u van een amfibie?' vroeg ik. 'Die leven immers ... soms te land en soms te water?'

'Een mens is geen amfibie, meneer,' zei hij. 'Het ontstellende van deze tijd is, dat de mens zich mogelijkheden verschaft, die hem niet zijn aangeboren.'

Ik dacht een staartje calvinisme te horen kwispelen. Dit was wel een erg mixed-up persoon. 'Heeft u wat tegen een metro?' vroeg ik.

'Natuurlijk niet! Waarom?' antwoordde hij verbaasd.

'Mag ik u erop attent maken, dat wij ons thans met tegennatuurlijke snelheid voortbewegen? De benenwagen is ons oervoermiddel. Fietst u wel eens? Niet doen!'

'Dit ligt op ander terrein,' stelde hij vast. 'Zo lang er geen water of lucht is ...'

Ik verwerkte dit. Er was overal water en lucht. Wat een rare kerel was dat! 'Wast u zich wel eens?' vroeg ik tenslotte.

'Natuurlijk. Dat is toch noodzakelijk!'

'Van wassen komt varen, meneer,' antwoordde ik. 'Dat is evolutie. Wassen is het begin van zeemanschap. Ik zou me maar nooit meer wassen ... Stel u voor Brr! Wáter!'

Hij was thans kennelijk even uit balans. Zijn gezicht vertrok.

'U bent dom!' zei hij fel. 'Of u hebt mijn betoog niet begrepen!'

'Vindt u?' antwoordde ik. 'Daarvan ben ik me niet bewust. Ademt u wel eens? Niet doen! Dat is het begin van de ruimtevaart!'

'U vit!' zei hij, me bijna woest aankijkend. 'Wat kan je verwachten van een zeeman. Geen gesprek mee te voeren!'

'Heeft u wel eens gevaren, meneer?' vroeg ik toen.

'Nee, nooit. Gelukkig niet.'

'Ook niet met een veerpont, of zo?'

'Ja, dat natuurlijk wel.'

'En hoe is dat bevallen? Geen last met uw natuur gehad?' zei ik.

'Dat was heel wat anders, meneer. Dat was noodzakelijk. Er was geen brug ... '

'Op zee zijn ook geen bruggen,' zei ik, en toen met iets van trots, wijzend over de Maashaven en naar de schepen: 'Dáar liggen die bruggen, begrijpt u?'

Hij zweeg, pakte kwasi-verveeld een boek, en verliet me zonder te groeten op het Zuid plein.

We zaten in de metro. Ik heb nooit beter gevoeld wat het wil zeggen zeeman te zijn.

5 | Noodweer

Voor de bemanning van reddingboot
Koningin Juliana, Hoek van Holland

De zee nam stormenderhand toe. Zelfs de meeuwen konden het niet langer harden, en verscholen zich met ruige veren achter de eerste duinenrij of groepten verder landinwaarts, kop op de wind, in witte gelederen samen op de verzopen weilanden.

Het was leeg in zee; leegte die storm begeleidt. Er was praktisch geen ruimte voor iets anders dan woeste, witte, bijtende leegte; brullende leegte, vervuld van zichzelf. Er was tot aan de horizon geen vaste dansende tegenwerkende vorm in het fluïdum van de zee. Er was niets waarom het schuimde en rookte, zoals rondom een potvis in de ijszee. Er was geen enkel schip in zee.

Rillend dreven de duinen op het drijfzand van de kust. Alles was van water. In de bovenlucht joegen allerlei tinten wolken naar het oosten.

Wat waren zij anders dan samenklontende, drijvende, voortgedreven eilanden van waterdamp, opgestegen uit warmer zee.

En de duinen zelf waren doordrenkte, platgeregende, klamme hopen zand. Alleen het feit dat nat zand ook zwaar is, scheen ze te behoeden voor wegwaaien, ver het binnenland in.

Stukken bruin zeeschuim woeien tot halverwege de duinvoet, rolden omhoog en verpulverden tussen de harkende helmgrassen die als korte, ijdele zweepen stonden te zwiepen in de wind.

Het opgejaagde zand trok als mist over de duintoppen heen en bezonk als poedersuiker in de pannen. Die pannen werden ondieper. Rondom fluitende vliegennetjes ontstonden speelse spoelvormen van zand, als neergevlid door een kundig kunstenaar.

Er liep een man schuin op de wind omhoog, tegen de duinhelling op, hoger en hoger, totdat de wind zijn adem afsneed en hij onwillekeurig bukte.

Hij liet zich vallen en loerde naar de zeezijde, hand voor de ogen, sjaal om de mond gebonden. Het leek hem toe of de hele kustlijn naar binnen boog onder het geweld van de wind.

De vloeilijn van het water schoof omhoog. Het strand versmalde zichtbaar. Elke golf kroop verder en hoger tegen de zandglooiing op.

De zee kwam al voorbij de palenrij, die in de zomer de duinen had beschermd tegen mensenvoeten. Het prikkeldraad tussen de palen schudde heftig.

Plotseling de eerste harde stortzee, ver voorbij de palenrij. Toen ze zich terugtrok, was er een spoelgat in de duinvoet. De helm tuimelde omlaag. De man keek. Geschoren, ondermijnd hing het duin erbij. Alleen de kleefkracht van het natte zand hield de helling verderop nog intact.

De volgende golf hapte dieper. Dof scheurde de helling af. De duinvoet kalfde af. Er ontstond een grillige breuklijn, een wand van zand die zich met moeite staande hield.

Onder aan de wand boog een berg zand naar voren, een rond bastion vormend op het geslepen strand. De palen waren verzwolgen. Oe zee vrat door. Elke terugtrekkende golf sleurde tonnen zand met zich mee. De berg werd opnieuw rond, afgeslepen, opnieuw ondermijnd. De berg werd vloeibaar. Water werd zand en zand werd water.

Een windvlaag. De man richtte zich op, ogen vol venijnig zand. Zijn huid leek gezandstraald. Zijn gezicht brandde.

Toen hij weer kon zien, hingen de palen los aan het prikkeldraad te schommelen. Ze waren losgespoeld en deinden gevangen met de zee mee, zolang de krakende, rekkende draad ze nog kon houden. Weer had de zee toegeslagen.

De man krabbelde overeind, zich bewust van gevaar. Als het duin verder instortte, zou hij er onder komen. Hij trok zich in een duinpan terug en liep honderd meter verder weer omhoog. Toen keek hij opnieuw over de top. Zichtver stond de zee tot aan de duinvoet; een witschuimend lint langs de bochtige kustlijn naar het noorden. Een gretige, hongerige bende golven, vretend aan het weerloze zand.

In het zuiden de pieren van Hoek van Holland. Althans, ze zouden er moeten zijn. Maar zelfs het licht op de Noorderpier leek verzwolgen. Er was niets dan kokende, rokende zee.

Europoort leek verdrongen, weggezakt. Waar ver in zee zanddijken hadden gelegen, was nu niets dan schuimende, melkwitte zee. En toen, plotseling, kroop daar iets onder de duinen vandaan; iets hards, iets kleins, iets zieligs. Het kroop tussen de pieren uit; iets dat weerstand bood en tegen het water inging.

De man keek toe, ontsteld en bibberend van kou. Het was een uiterst klein schip, zo klein dat het alleen de reddingboot maar kon zijn.

Loodrecht rolden de zeeën op de kust af. De Nieuwe Waterweg was zelf een zee geworden. Ze bruipte. Hoge, krullende golven die op het strand te pletter sloegen, stormden ongehinderd tussen de pieren door naar binnen. En in die golfslag de reddingboot, hellend, stampend, duikend, botsend, omhoog zwiepend. Dit kon niet, dacht de man. Dit was zelfmoord.

De zee was leeg; leegte die een zware storm begeleidt. Woeste, witte, bijtende leegte. Brullende leegte, van zichzelf vervuld.

Er was tot aan de horizon geen vaste tegenwerkende vorm in het fluïdum van de zee.

Ja toch, er was één schip, de reddingboot, waarom het schuimde en rookte als rondom een potvis in de ijszee.

De man trainde zijn ogen op een punt voorbij de pieren, waar iets onregelmatig in het golfpatroon aanwezig was, iets dat weerstand bood en naar het zuiden zwenkte: de reddingboot, een brokje ellendige eenzaamheid; een drijvende ijzeren hulk in een verpletterend vijandige wereld. Nog even en de zee was als tevoren, ongerept, onbetreden, onbegaanbaar, onbewoond.

Er was geen ruimte voor iets anders. Er was niets dan zee en een schuddende rand afgevreten, afgekalfde duinen. Er was iets heldhaftigs voorbijgegaan, dat, hulpeloos als het zelf was, toch hulp wilde bieden.

6 | Batterijen

Ze was een mooi en dapper meisje, en dat was ze! Om zo maar het veilige Noorse land te verlaten, waar het sinds de bekering van de Noormannen ruikt naar kerk en karnemelkzeep, en om dan zo maar als knisten (markoniste) te gaan varen op een schip met allerlei stoere Noorse mannen, - dat vergt een Skandinavische mentaliteit en een stoere Norske moraal. Een mentaliteit die alleen bij noordse volkeren behoort. Een moraal die opgewassen is tegen eenzaamheid en zoutwaterliefde.

Ze was typisch onnederlands, zoals ze daar stond, met een glimlach die een Noor koud laat en een Italiaan doet smelten. Ze gaf ons alleen een steek door het hart, en weer begrepen we het niet, één zo'n vrouw te midden van allemaal mannen. Wij zouden er kapot van gaan; als man wel te verstaan.

Er was iets kapot aan haar richtingzoeker, zei ze. Ze had er van alles aan gedaan, vier volle dagen lang. Er moest wel ergens een kortsluiting zitten. En ze zei het zó lief, dat het wel iets onschuldigs leek, zo'n Noorse kortsluiting.

Het peilapparaat had twee seurten spenningen, beweerde ze in het Noors-Engels terecht. Er was een lowspenning en een heuspenning. De lowspenning hwar wel in ordning, maar die heuspenning hwar ikke bra, no good. Die lampe die det spenning angavet, ging stets ut als det apparat een peusje aogeschaklet hwar.

Die heuspenning kwam van een paar droge batterijen, en die had ze terdege bemétert. Ze hwaren bra, ze gaven stoere spenning. En toch ging het fahne lampe ut, als det apparat een peusje angeschaklet hwar. We begrepen haar. We begrepen het. We begrepen haar zangerige zinnen, vol aksent, vol bogen en vallen zoals in fjorden: basaltbogen en watervallen. Ze was inderdaad een typisch blond en mooi produkt van het land.

De diagnose was duidelijk. Het lampje dat de spanning aangaf, was een neonlampje, en dat ging uit, omdat de droge batterijen uitgeput waren. Kennelijk was vlak na inschakelen de spanning nog wel even voldoende, maar als de buizen warm werden en stroom gingen trekken, was het afgelopen, en ging het fahne lampe ut.

Een zeer tijdelijke kortsluiting van de batterijen met een eindje draad gaf geen enkel vonkje te zien. Het was duidelijk, ze moesten vervangen worden.

Ze keek met interesse in haar grote blauwe ogen toe, produceerde in een oogwenk twee nieuwe dreuge batterijen, en liet ze ons aansluiten, waarna de reparatie een kostbaar feit was.

Ze zuchtte, en lachte wat. Het was zielig voor haar, want ze had zo haar best gedaan. Ze lachte zodanig, dat we bemerkten dat ook in Noorwegen boerinnen kunnen lachen, alsof ze kiespijn hebben. En ze zorgde voor koffie met smeurebreud. We praatten nog een uurtje door, hetgeen de rekening wel verhoogde, maar tevens haar prestige bij de kapitein, dat klaarblijkelijk afhing van de duur van onze reparatie. Toen tekende ze grif voor de reparatie. Er stond te lezen dat een stoere kortsluiting in een buisvoet was opgespoord en verholpen.

Ze lachte gelukkig. Misschien bleef een Noor er koud onder, en smolt een Italiaan er van weg, maar ons deed het alleen maar erg, erg veel.

Ze bracht ons naar de gangway en zwaaide minzaam. Toen we omkeken en haar vriendelijke vormen over de reeling zo uitstekend uitkwamen, begrepen we niet hoe die batterijen ooit uitgeput konden raken.

7 | De proeftocht

In de donkere morgenuren lag het schip zeeklaar aan de werfkade te wachten, gevangen in een eigenschappen sfeer van diffuus licht die aan de rivierzijde oploste in een hardnekkige nevel, en aan de landzijde werd opgevangen door de machtige bouwsels van kranen en loodsen.

Het was stil, pijnlijk stil. Tussen de loodsen hingen zware, ondoorzichtige schaduwen, waaruit steeds opnieuw mannen tevoorschijn schuifelden. Ze scharrelden met hol klinkende stappen onwennig en bijna nietig over kraanrails en liggende ijzerkonstrukties heen, in de richting van de hangende gangway. Struikelend en lawaaierig klauterden ze aan boord, waarna het schip hen opslokte en over haar dekken verdeelde.

Die mannen hadden allen een specifieke taak aan boord te verrichten. De een verdween in het warme, gapende gat van de machinekamer; de ander begaf zich naar de kille, van vocht druipende brug. En zo kregen alle afdelingen hun eigen mensen; mensen die precies wisten waarom ze aan boord gekomen waren.

Er waren ingenieurs en inspecteurs, koks en kelners, stuurlieden en surveyors, machinisten en matrozen. Er waren allerlei soorten mensen uit allerlei beroepen. Samen vormden ze de tijdelijke bemanning van dit schip.

Zij hadden haar gemaakt tot wat ze nu was: een trots, licht uitstralend, drijvend ijzeren voorwerp van grote waarde, dat op de komende proeftocht haar snelheid, stabiliteit, manoeuvreerbaarheid, zuinigheid en algehele technische zeewaardigheid zou moeten tonen, opdat het dienstbaar zou kunnen zijn in de moordende concurrentiestrijd, die dagelijks op de wereldzeeën wordt uitgevochten.

Op die proeftocht zou - indien aan de gestelde voorwaarden werd voldaan - de overdracht volgen, en dat was het doel waartoe deze mensen - en nog vele anderen - zich maandenlang hadden ingezet. Het was geen nieuw schip. Het had een algehele verbouwing ondergaan en

was grotendeels afgebroken, voordat aan de opbouw kon worden begonnen. Velen hadden liever met uitsluitend nieuwbouw van doen gehad. Nu had men zich konstant moeten behelpen met aansluiting zoeken tussen oud en nieuw, tussen hun technisch geweten en de beurs van de reder.

Al met al was het een groot werk geworden. Maar weinigen wisten hoeveel moeite het had gekost dit schip te krijgen. Er was een haarscherpe offerte gemaakt, maar toen het 'job' uiteindelijk voor de kade dreef, schudde menig werkman het hoofd en wist de directie van de werf, dat er nog weinig reden tot juichen was, ondanks het feit dat het schip aan háár was toegewezen uit vele andere- merendeels buitenlandse aanbiedingen.

Er werd besprekingen gevoerd, tekeningen gemaakt, bestekken uitgerekend, onderaannemers gepolst en aangenomen, en nóg eens besprekingen gevoerd. Er werden prijzen afgemaakt en nauwkeurige specificaties te boek gesteld van brandstofverbruik en opleveringsdata, welke bezegeld werden door grote boeteclausules, zo zij niet door de werf zouden worden waargemaakt.

Toen kon het werk pas goed beginnen. Dagelijks trokken honderden mannen over de loopplanken naar boord en binnen de scheepshuid groeide een wanorde, die steeds onoverzichtelijker werd naarmate de tijd vorderde, en scheen te moeten eindigen in een complete chaos.

Er werden schotten verwijderd, betimmeringen weggehaald, sanitairbuizen losgekoppeld, elektrische kabels afgeknipt, machinedelen aan land gehesen, hutten en salons tot op het kale ijzer leeggeplukt. De schoorsteen werd botweg opgepakt en aan de kade neergezet. Het gehele schip werd ingesponnen binnen een wirwar van provisorische kabels, las- en luchtleidingen en latent lawaai, zoals de werkzaamheden dit met zich brachten.

Er verdwenen kilometers nieuwe kabels tussen de plafonds; WC's werden opnieuw aangesloten, salons gemoderniseerd, tegels gelegd, trappen bekleed, ketels bemetseld, vlampijpen vernieuwd, manometers en lampen vervangen, radio-apparaten geserviced en overhaald, en tuigages gecontroleerd. Niets bleef eender.

De weken die aan de oplevering voorafgingen, kenmerkten zich door een gekrioel van haastige mensen, die allen naar gelang van hun beroep een beperkt eigen doel nastreefden, elkaar steeds opnieuw tegenkwamen, in de weg stonden en toch weer nodig hadden. Zo had de elektricien de lasser nodig voor zijn kabelbanen; de timmerman wachtte op allebei om de plafonds weer dicht te kunnen maken, terwijl de schilder op zijn beurt met argus-ogen het doen en laten van de anderen bespiedde. Soms zag hij zijn kans schoon en zette iets in de verf; dat later weer open moest, tot groot ongenoegen van de schilder én van de timmerman, die niets vermoedend in nattte verf stonden te graaien.

Toch groeide langzaam - dank zij een konstante inspanning – de chaos naar een bepaald, voorbestemd doel. Het schip herrees als een phoenix uit haar as. Daar lag het: een symbool van planning en gerichte arbeid. De mannen hadden het langzaam zien groeien en waren ermee vertrouwd geraakt. Rondom dit schip lag een jaar van hun leven; een jaar waarin zij zich over duizenden technische details hadden gebogen, levend van de ene dag in de andere, totdat praktisch alle moeilijkheden overwonnen waren. Het schip was klaar.

Door de mistige morgen schoof het schip langs de machtige Brienoord-brug en de hoog openstaande Koningsbrug naar zee.

Haar radar draaide onafgebroken. Onheilspellend hees probeerde de stoomfluit haar toon te vinden; zij gaf de eerste minuten niets dan gloeiend hete stoom, totdat uiteindelijk de sonore stem toch over het sloependek daverde.

Een serie lange stoten bracht als bij toverslag alle opvarenden voor sloepenrol aan dek. Over hun werkkleding heen hadden ze knalrode zwemvesten gebonden.

Zij hadden nu niets van die zoekende onzekerheid, waarmee ze aan boord gekomen waren. Nu - zo vlak bij de sloepen staande – vormden ze de welbewuste, bijna natuurlijke bemanning van dit schip onder een voor hen vreemde vlag.

Nadat de namen waren afgeroepen, verdwenen ze opnieuw in de ingewanden van het schip. Het windgeveegde dek met de wachtende, hangende sloepen bleef leeg achter.

Even buiten de pieren begon de eerste fase van de proeftocht: compenseren van het kompas, kalibreren van de richtingzoeker.

Nauwelijks in zicht van de lage, nederige Nederlandse kust draaide het schip rond, totdat het karwei was geklaard. En toen de loods van boord was gegaan, stoof zij de onbestemde ruimten van de Noordzee binnen, richting Doggersbank, omdat daar plenty ruimte en betrekkelijk weinig scheepvaart was. Als een eigen wereld dreef het schip weg; een planeet bewoond door louter mannen.

- 1200 - 1600 - Machine opvoeren tot volle kracht - stond er in het programma van de proeftocht vermeld. Van uur tot uur werd het toerental van de motor opgevoerd, de snelheid die daarbij behoorde gecontroleerd, en de tachometers werden bijgesteld.

Nabij de wentelende schroefas, die als een lange glimmende slang door haar lagers draaide, tekenden elektronenstraalbuizen allerlei ingewikkelde grafieken. In die dampende machinekamer - een lawaaierige hal van weerkaatsend staal - stonden tientallen mannen bij ketels, dynamo's, diesels, afsluiters, meetinstrumenten, vuren en manoeuvreerstand. Schijnbaar doelloos liepen ze heen en weer. Soms rénden ze op en neer de roosters en trappen langs. Maar naarmate de tijd verstreek, berekenden ze uitkomsten en trokken konklusies. Het was een Babylonische kakofonie van talen, geluiden en technische axioma's.

- 1630 - Manoeuvreerproeven - Gerinkel van de telegraaf, op de brug en in de machinekamer. Orders vlogen heen en weer; de brug regelde zich ditmaal naar de orders vanuit de machinekamer, in volkomen tegenstelling met wat tijdens een normale zeereis gebeurt, wanneer de brug orders geeft.

- 1745 - Stuurproeven - Nu draaiden de rollen om. Volle kracht vooruit, stuurboord hardover, bakboord hardover, verordonneerde de brug. Dronken laveerde het schip door de zee, zigzaggend als tijdens een duikbootaanval. 15 minuten achteruit draaien en controleren of bet roer ook dán nog heen en weer wil.

- 1900 - Varen met kwart vermogen gedurende een vol uur. Tijdens deze proef vermogen, brandstof, druk en temperaturen meten.

- 2000 - Varen met half vermogen. Zelfde proeven.

- 2100 - Einde beproevingen eerste dag. Verder varen op halve kracht.

De mannen druppelden de salon binnen. Zweet en zwart hadden ze goeddeels weggewassen, maar de lange dag tekende hun gezichten. Gedurende de nacht kon een deel van hen de overwonnen zwarigheden vergeten. Rust; rust tot de volgende morgen. Rust, met een borrel, een maaltijd en een hartige hap.

Ze zakten neer, wisselden ervaringen uit, keken allen tegelijk naar het voorbijschuivende licht van een toevallig passerende visserman, vertelden bakken en dronken nog wat. Ze werden langzamerhand opgenomen in de over het algemeen goede, opgeschroefde, tijdelijke sfeer die een proefvaart kenmerkt.

Er kwam een roes over hen; een roes van weggevaren zijn uit allerlei zeurende, moeilijke beslommeringen, thuis en hier aan boord, op de werf, op andere schepen; weg uit een wereld vol herrie en onrust. En toen ze geleidelijk vermoeid in de hutten verdwenen, voer het schip rustig verder op een koers, die alleen vissers zouden aanhouden als ze vissende waren: dwars over de Doggersbank en weer terug, richting Lichtschip Goeree.

Maar al leek het daarop, het was geen nutteloos been en weer varen. Het waren beproevende uren. Telegrammen flitsten heen en weer met gegevens die voor werf of rederij belangrijk waren. En de radar tekende trouw zijn melkwit spoor over een hemelsblauw scherm, waarop schepen als sterren in het uitspansel stipsgewijs getekend stonden. Ook de radar kreeg een duurproef, en waar hij tekort schoot wegens zijn beperkte reikwijdte om bestek te kunnen bepalen, vulden peilingen van de richtingzoeker en aanwijzingen van het echolood aan.

- 0500 - Volle kracht varen voor vermogen en brandstof metingen. Weer zoemde het beneden in de machinekamer van aktiviteit. Surveyors, vertegenwoordigers van de rederij, werktuig- en meetdeskundigen bogen zich over cijfers en meters.

Oscillografen tekenden hun voor de leek nietszeggende figuren. Mannen rekenden met rekenlinealen, maten de brandstoftoevoer per tijdseenheid en vergeleken de uitkomsten met de magische minima, die op het protokol lang van te voren waren vastgelegd.

Dit was het belangrijkste: zouden de proeven niet aan de specificaties voldoen, dan betekende dat uitstel, boete, verliezen ...

- 1430 - Einde brandstofmeting. Normaal zeebedrijf instellen.

Toen wiste menigeen zich het voorhoofd af en wreef zich het klamme zweet uit de handen, omdat het in principe gelukt was. Snelheid, brandstofverbruik, en vermogen vielen binnen de toleranties. Het schip kon terugkeren naar de werf, voor het tekenen van de stukken.

In de late avond voer het opnieuw Hoek van Holland voorbij. Ditmaal stonden er veel meer mensen aan dek. Ze hadden nu de tijd en de rust om naar eigen land te kijken, en verbaasden zich erover hoe de loods al die lichten uit elkaar wist te houden.

Sommigen van hen waren zeeman geweest. De meesten echter niet. Deze proeftocht was hun eerste werkelijke ontmoeting met de zee, met het feitelijke werkterrein van het schip; met het medium waarover en waardoor het voorttrok, en waartoe het gebouwd was.

Op deze tocht was het schip voor hen gaan leven. Ze had zich dankbaar getoond voor het vele verrichte werk. Nog even en dan zou dit schip voorgoed wegvaren uit hun leven; voor sommigen met een zucht van verlichting, maar niet zonder onmiddellijk met een zekere weemoed te denken aan de vele stappen en zorgen, op haar dekken doorleefd.

Toen het schip was afgemeerd, werd het opnieuw stil om haar heen. Het leek of ze nooit was weggeweest. Weer lag zij, schijnbaar vastgeroest aan de kade, in een krans van eigen licht, wachtend op de vertrekdag. Aan niets was te zien dat ze een serie proeven glansrijk had doorstaan.

De kok en de kelner, de machinist en de matroos, de donkeyman en de deskundigen liepen de gangway af, en verdwenen opnieuw in de zware schaduwen tussen de loodsen van de werf. Ze hadden hun werk gedaan, maar op het werfkantoor bleef het licht branden tot vroeg in de morgen. Daar werden de laatste stukken getekend. Daar werd tegelijkertijd iets gevierd. Daar werd opnieuw gerekend en bestek gemaakt. Want de lege plaats aan de kade zou zo snel mogelijk moeten worden opgevuld door ander werk, door een ander schip. Eén ding had dit karwei alle betrokkenen geleerd: dat zij hun arbeid gericht dienden te houden op grote doelen. Dat een land gelukkig is als het, naast

bekwame handwerkslieden en uitstekende ingenieurs, ook mensen bezit die werk kunnen scheppen. Die zorgen dat schepen uit den vreemde komen aanvaren om te repareren of te klassen in dit lage, aan de zee gekluisterde land. Dat er mensen zijn, die scherp en doordacht commercieel kunnen denken en handelen. En die steeds opnieuw de moed vinden om grote, verantwoorde risico's te nemen, als het er om gaat hun bedrijf en hun mensen gaande te houden, opdat iedereen, mét zijn gezin, zonder honger kan leven.

8 | Zaterdags wonder

Het was stil op de Nieuwe Waterweg, zaterdags stil. De ebstroom die van nature geen zaterdagen kent, trok langs de kaden; een scheurende, kolkende afgang van bruingroen water.

Leeg de rivier tot aan Schiedam, tot aan de bocht bij het Noordereiland en de Maasbruggen. De kranen als verlamd, streng in gelid, als masten van opgelegde schepen, op een enkele rebel na die nog bewoog. Een paar schepen als misplaatste wezens uitstekend voor de langer lijkende kademuren. De rivier, zilver onder het gebroken blauw van de zware, Hollandse zomerluchten, een nutteloze waterloop, leegstromend in zee.

De rivier droeg geen daagse olie-armada die vanaf Pernis stroomopwaarts trok in streng konvooi-verband; een konvooi van rijnkaken, duwbotten, snelle tankers, douanevaartuigen, parlevinkers, langzame sleepaken en sleepboten. Geen hoge, plotselinge coasters daar tussenin. Geen hogere vrachtschepen of nog hogere passagiersschepen waakzaam midden op de rivier, terzij de meute van nijvere binnenvaarders, die bedacht was op zoiets als stroomvoordeel in een binnenbocht.

Geen trekkend, bruisend water, opgolvend en geseseld door de kracht van tientallen rondmalende sloopsschroeven in allerlei maten. Geen krullende boeggolven van krachtige sleepboten, op weg naar verwachte schepen.

De rivier was oneconomisch leeg, zoals in den beginne. Geen Waterweg, maar alleen een weg van water. En zonder de blijvende entourage van kranen en kaden de oude Rijn gelijk, de Rijn van de Batavieren.

Er was niets op de rivier, niets dan wat rommel, drijvende in de bochten, talmende achter dwarsop staande kademuren, zich verzamelend achter steigers en schepen, loswekend en opnieuw de stroom zoekend, op weg naar een nieuwe tijdelijke pleisterplaats.

Er dreef ook een paal in bet water, rechtop staand, dobberend, een trage dobber. En daarnaast, verbazingwekkend, een leeg groenteblik, trouw als een satelliet.

Ze bleven vlak bij elkaar. De paal laag van zwaartekracht, nauwelijks bewegend, hautain als een goed zwemmer die af en toe het hoofd onder water stak. Het blik beweeglijk; 'n lege blaas, blaaslicht inderdaad, zó licht dat het er in slaagde met enige slagzij over de golving heen te glijden zonder water te scheppen.

Soms verdween de paal dus even, om daarna met kracht omhoog te stoten. Maar dat was schijn. Ze bleef wat en waar ze was; de golven spoelden er overheen. Er moest daar beneden iets zwaarwichtigs aan hangen. Misschien was het een bezem, 'n grote bezem. Misschien zat er een stuk ijzer aan. Misschien was het een ontsnapte bootshaak, van een rijnaak afgevallen.

Er was een deel dat beslist nog drijven wilde, en een deel dat al verdrongen was. Er was een nauwkeurige balans tussen drijfvermogen en wat haar omlaag trok. Daarentegen het blik, druk en beweeglijk, bezig met niets dan zichzelf, licht beroerd, deinend, schommelend, lichtweerkaatsend, balancerend op de rand van de ondergang, wentelend op de wind als een vaan, als een kiekeboe bovenop een schoorsteen tijdens een storm. Vreemd dat ze zo dicht bij elkaar bleven. Ze waren tegenstelling, hun aard en aanleg waren totaal verschillend.

De één lang, zwart, doorweekt hout, omlaaggetrokken door iets onbestemds. De ander kort, open, cilindrisch, blinkmetaal, hoogdrijvend, omhooggehouden door iets onbestemds. Dit onbestemde, geheimzinnige, verborgene, ongrijpbare hadden ze gemeen. Ze waren bijna menselijk; twee verschillende typen die weigerden te vergaan, te zinken. Ze hadden een smalle, wiegende basis, dun als water, verraderlijk als drijfzand.

Toen kwam er onverwacht een havensleepboot uit de Waalhaven, breed en eenzaam, dominerend de rivier opschuiven als eenoog in het land der blinden.

Het was een gedrongen sleepboot, zo'n krachtige die die superschepen aan kan, en door haar korthed geschapen is om andere boten te laten deinen op baar boeggolven.

Nog dreven de paal en het blik bijeen op de trekkende ebstroom. Maar de sleepboot groeide aan en schroefde trillend, bonkend voorbij, midden in de rivier, het centrum van een V-vorm die van oever tot oever spoelde, bruisend, opjagend en rustverstorend.

De brede rivier kwam tot leven. In het midden de sleepboot. Daarnaast de golven volgend, in slagorde. Het geheel als de vlucht van een koppel ganzen in de trektijd, boog in de lucht. Driehonderd, vierhonderd meter achter de sleepboot aan bereikten de diagonale boeggolven het basalt. Het schuimde, en de rommel die tegen de kaden dreef deinde, wentelde, kantelde, verdween even en kwam weer te voorschijn.

Er was niets meer hetzelfde gebleven. Het patroon was veranderd. Maar er was meer. Er dreef een paal in het water, rechtop staande, dobberende, een trage dobber. Daar bovenop, als een kroon, een leeg groenteblik.

Er was een wonder gebeurd.

9 | De rondleiding

Inderdaad, juffrouw, zei de stuurmansleerling, dit is de gangway. Waarom een Engels woord? Omdat het Nederlandse niet helemaal klopt. Dit is geen loopbrug of loopplank. Dit is een ding van licht metaal, ziet u wel? Heus, er bestaan lichtmetalen. Dat is een van de redenen waarom een schip blijft drijven. Nooit over nagedacht? Begrijp ik, begrijp ik. Het is uw business niet. Neem ik u niet kwalijk, juffrouw. Pas op de gangway. Zo'n ding is niet gemaakt op naaldhakken. Wie of wat trouwens wel. Uw voeten, bij voorbeeld. Uw voetjes, mag ik wel zeggen.

Zo, nu staat u eindelijk met beide mooie benen op dek. Waar kijkt u naar, naar de reling. Jaja, da's de reling, juffrouw. Een ijzeren hekwerk om ons ervan te weerhouden overboord te vallen. 'n Heel verschil met een gewoon boerenhek. Daar plegen gewoonlijk drie kleine kleutertjes op te zitten. Hier aan boord nooit iets van gemerkt. De bootman zit er wel eens op.

Ziet u wel, dat de beste stuurman aan wal staan? Kijk maar omlaag. De wereld ziet er heel anders uit, van een schip af gezien. Goed opgemerkt, al zegt u het zelf. U bent een loos meisje, als ik zo vrij mag zijn. Bepaald fijn dat het mag. Leun maar op me, dan gaan we verder. Pas op, daar ligt een slang. Niet schrikken, het is een olieslang. Ons schip loopt nog op olie, zolang het duurt. Een op hoeveel? Weet ik niet. Zou ik de boekhouder van de rederij moeten bellen. Veel te ingewikkeld om mijlen in kilometers om te rekenen. Schatting? Een mijl op zeven.

Grijp de leuning, dan gaan we de trap op. Tja, die is vuil. Komt omdat er zo weinig vrouwen aan boord zijn. Wij moeten het hebben van Drop Knapt het Op. Nooit van Drop gehoord? Een Rotterdamse firma, die schepen schoonmaakt, en opknapt als je zelf als zeeman afgeknapt van de reis ligt op te knappen. Zonder drop, uiteraard.

Dit daar is nou een echte reddingboot. Daarin kan je het zogeheten vege lijf redden, hoopt men altijd. Heb ik een veeg lijf, juffrouw? U in elk

geval niet. U hebt ... afijn, dat is een davit. Daar hangt de sloep aan. Wat? Weet ik niet. Gaat terug naar bijbelse tijden. Zal wel iets met Goliath te maken hebben.

Er zit van alles in zo'n sloep, juffrouw. Kan zo gestreken worden. Nee, mallerd, niet als een overhemd. Kijk maar, er zitten snoeren aan die davits. Ze worden niet alleen in geval van nood gestreken, maar ook tijdens scheepvaartinspektie. Dat is een soort vachtenschouw, zoals bij de welpen. Ik was vroeger een leuk welpje. Het kan verkeren. Ik kan echt wel verkeren, u ook? Hoe bent u in het verkeren? Men kan inderdaad verkeerd verkeren.

Nee nee, dit zijn geen roeipanen, maar riemen. Men roeit altijd met de riemen die men heeft. Ik ook. Neemt niet weg dat je toch wel een goed zeeman kunt zijn. Hoe we roeien? Haal op gelijk! We halen gelijk op. En wee degene die niet gelijk ophaalt. Krijgt ie me daar op z'n donder van de Ouwe. Allemachtig, wat krijgt ie. Stouterd, zegt de Ouwe dan, wil je wel eens gelijk-op halen! Loereworst die je er bent. Je hebt toch je sloepsgastdiploma? Ja, onze Ouwe is niet gemakkelijk. U mag overal komen, behalve bij hem. Ik zal u alles laten zien, behalve de Ouwe. Brr! Ik moet er niet aan denken. Dracula en de Maagd!

De zeevaart is ruw, juffrouw, ruw als een stormzee. Ik ben zelf van huis uit niet ongeschikt, maar waar je mee omgaat... Nee, de zeevaart is geen terrein voor een toekomstige huisvrouw als u. Tjonge, wat een huisvrouwtje zou u zijn. Je zou er als zeeman walman van worden. Jaja, dat gebeurt wel eens een enkele keer, dat 'n zeeman voor zijn vrouwtje thuis blijft. Niet elke zeeman blijft standvastig in tegenspoed. Sommige kollega's zijn na hun trouwen totaal overstag gegaan. Daar kan ik na vandaag wel inkomen, juffrouw. We zouden het samen best een tijd uithouden, denk ik. Ik bedoel in deze sloep. Er zit van alles in. Water, bijvoorbeeld; wel een beetje overdreven, dat geef ik toe. Waarom dat gat in de bodem zit, waar die prop bij ligt? Heel eenvoudig. Als er tijdens stormweer water in de sloep slaat, loopt het er dáár weer uit. En in die kasten zit lucht, voor het geval je adem tekort komt op zee. Ik voel me op het ogenblik een beetje kortademig. U er ook last van? Zal ik mond op mond beademing toepassen?

Ja, eten is er ook. Zeekaak voor de kindertjes en geweekte zeekaak voor de kunstgebitten. Daar heb ik nog geen last van. Ik heb alleen maar last van de kapitein.

Die vuurpijlen zijn er om onze sigaren aan te steken als we in de sloep zitten. Lucifers worden nat, begrijpt u. Dit zijn rookbommen. Die gooien we in het water op het moment dat we afleiding nodig hebben, vanwege onze benarde toestand. Psychologisch volkomen juist.

Bent u geïnteresseerd in psychologie? De Ouwe heeft er af en toe behoefte aan.

O, laat ik u even helpen. Gaat u voor de trap af, dan ga ik voor de trap óp. Waarom weet ik niet, heb ik zo op de zeevaartschool geleerd. Daar leer je zo veel rare dingen. Leun maar op me, niks tegen. We kunnen nog lang genoeg in de boot zitten, met uw welnemen.

Dit is dan de brug, de kommandobrug, waarvan de kapitein met zijn big piecie mouth de order omlaag dondert. De brug is rond aan de voorzijde, ziet u wel. Een soort borstwering, zoals dames ook hebben. Kijkt u maar eens in de spiegel. Maar déze is niet om mannen aan te trekken, maar om vliegende vissen tegen te houden. Ze zouden de Ouwe anders zo in zijn grote bek vliegen, niet waar? Nu kaatsen ze vanzelf terug het water in. Het benne krengen van dingen met rijen slagstanden. Luchtbarracuda's worden ze ook wel genoemd. Ze bijten je neus af en jomp! terug in zee.

Links en rechts de brugvleugels. Nee, die gaan niet op en neer, alleen tijdens stormweer. En dit daar is de rookmelder. Wij mogen niet roken van de kapitein. Dit apparaat meldt rook. Een eenvoudig soort radar-apparaat. Rookpluim boven de horizon, en rringggg! waarschuwt ie. Big Brotber is Watching.

En dat is nou Jan, onze stuurmachine. Dag Jan, how are you today? Heel eenvoudige geest, het prototype van een robot. Je zegt wat ie doen moet, en dat doet ie dan. Hij blijft het doen, zelfs als er land recht vooruit ligt. Dat hebben we hem nog niet kunnen afleren.

En dit zijn onze brandblus-apparaten. Hoe is je naam? Ans? Sprinkler systeem, Ans. Kom vlak bij me staan. Geheim zal ik je vertellen. Niemand mag het horen. Het is allemaal nep, zo'n Sprinkler systeem, Ans. Waarom een ingewikkeld buizensysteem maken, waar water of zo

uitspuit, als het in een bepaalde ruimte te warm wordt? Onzin, Ans. Er is water genoeg om een schip heen. Nou dan!

En pst!, luister eens; die brandbijlen zijn voorschrift, maar van rood plastic gemaakt. Niet over praten. Dat mag niet verteld worden van de kapitein. Ik zal het je influisteren. Ze zijn er alleen om de Scheepvaart-inspectie tevreden te stellen. Ze hangen er. Daarmee basta. Die lui slaan er toch nooit mee, en de kapitein vindt echte te gevaarlijk. Slecht geweten, denk ik.

Dit is inderdaad het kompas. De naam komt van kom pas. Kwam namelijk veel te laat, had al eeuwen eerder moeten komen. Gyrokompas, moederkompas, dochterkompas, vaderkompas, babykompaskijken. De hele familie bij elkaar. Zeg, jij bent pienter, Ans. Je zou goed bij me kompassen.

Pas op het drempeltje. Hou me goed vast. O, er is geen drempeltje. Toch maar goed vasthouden. Dit is de kaartenkamer.

Hier wordt gekaart, als de stuurautomaat bij staat. Het is hier toevallig een beetje donker vandaag. Hier mogen we de Ouwe pesten. Schrik maar niet, pesten is een soort kaartspel.

Die kast daar is het echolood, speciaal ontworpen om te zien of je aan de grond zit. Gewoonlijk aan het eind van de reis.

En dat is de richtingzoeker. Speciaal door Marconi Himself gemaakt voor de beschonken zeelui van vroeger dagen. Marconi voer toen zelf op het jacht Elettra, en werd geïnspireerd door de beroemde shanty: what shall we do with the drunken sailor early in the morning. Hij begon te huilen en te werken. Het resultaat is een sociale daad: hij gaf ons de richtingzoeker, om laverend koers te kunnen houden. Draai er maar eens aan, Ans. Kan je je draai niet vinden? Nee, draai 'm de nek niet om! Sjonge Ans, wat ruik jij lekker. Gebruik je swaar de peries? Doe je er zeker om. Ga maar gauw mee naar de radar, dan doen we het gordijntje er omheen. Kan ik je beter zien. Toegegeven dat ie iets weg heeft van een teevee. Radar is een goedkoop soort teevee. Loer er maar eens in. Vlekkentest, zie je wel? Allemaal vlekken. Zie je niks? Verrek, ik ben vergeten 'm bij te zetten. Toch zie ik allemaal vlekken voor mijn ogen. Hoe kan dat nou? Wil jij 'ns kijken, Ans? Zie je niks? Ik wel in de jouwe. Kijk nog eens goed ...

Pas op, daar komt de Ouwe, die brombeer. Wát zeg je, is dat je vader?
Nou moet je me niet belatafelen, heb ik jou ook niet gedaan. Of wel soms?

Ah, goedenmiddag kapitein. Ik ben net Ans ... eh ... uw dochter aan het rondleiden. Juist, kapitein; aan het róndleiden. Ze heeft er veel van opgestoken, geloof ik, kapitein. Juist kapitein. Ik bèn al weg, kapitein.
Naar dek, kapitein ...

Goedenmiddag, juffrouw ...

10 | Mud sucker

Terzij van een konvooi schepen dat op een loods wacht en zich voortdurend dag in dag uit vernieuwt, ligt de zandzuiger volhardend en volhoudend te baggeren op de gronden van de gewezen Maasvlakte; het oude bankengebied, het schepenkerkhof even bezuiden de lijn van de geleidelichten, waarlangs een schip veilig kan binnenlopen.

Tussen de in- en uitlopende schepen door manoeuvreert de speciaal geschapen dredger, haar positie kontrolerend met de modernste navigatie-middelen, beginnende waar zij eindigde, bezig met het uitdiepen van de vaargeul, bezig met het wegzuigen van zand en modder, waar dat is aangeslibd ten gevolge van de kentering in het getij, de wisselwerking van eb en vloed die laat bezinken wat rivier en zee aandragen.

Modder en zand, zout doordrenkt, worden door snijkoppen losgewoeld, opgezogen en opgeslagen in eigen ruimen. Vol zijnde, vaart de zuiger naar een haven in Europoort, of elders waar men zand nodig heeft. Ratelend valt haar bodem weg. Als drijfzand vloeit de lading omlaag. Het schip schiet met een ruk omhoog, balancerend, koerszoekend, verlost van haar tijdelijke ballast, en begint opnieuw met opgeheven hoofd aan een trip naar buiten. De kleppen in haar bodem sluiten zich weer.

Zandzuigen; een vol kontinu-bedrijf, slechts onderbroken bij windkracht zes of meer, maar anders doorgaande van maandagmorgen tot vrijdagavond. Zesduizend ton per uur, dag in dag uit, uur in, uur uit, in opdracht van Rotterdam of de Staat der Nederlanden. Het stinkt er naar zoute modder, naar nat zand dat de geur van bedorven zeewier verspreidt. De naar alle kanten goed uitzicht gevende glazen brug schudt als bezeten. Het rammelt, klettert, knerpt, zuigt, pompt, piept en ratelt. Het trilt tot de spieren van de benen verlamd aanvoelen. De brug is tegelijkertijd controle-toren. Hoog boven de ruisende ruimen, waarin

het zand bezinkt en waaruit het water bruinschuimend over boord vloeit, wordt de gehele fabriek hydraulisch bediend.

Dieper zinkt het schip. De snijkop geeft zelf haar diepte aan. De Decca geeft de positie aan. De snijkop corrigeert haar diepte, terwijl het schip meer inzinkt. Eén man op de brug, één aan dek, één controleur van Waterstaat. Een kaart van het te baggeren gebied, nauwkeurig verkend en uitgediept. Geen ton verkeer, geen beweging te veel. Baggeren, dag en nacht.

liet eigenaardige is dat voornamelijk Engelse dredgers dit werk doen, zij het dat die behoren tot een maatschappij die met Nederlands kapitaal is opgericht.

Typisch Nederlands waterwerk, vlak voor de Nederlandse kust uitgevoerd door schepen onder de Engelse vlag. 'You must be speaking double Dutch now,' zeggen we tegen de bezige captain. Hij staat achter het roer als een Hollandse polderjongen, zijn ogen op de schepen rondom, zijn ogen op het dieptelood en op de positie. 'You have an interesting job, captain.'

Hij kijkt ons heel even vermoeid aan. 'Me?' pareert hij. 'You know what I am?' is zijn vraag. 'I am only a bloody Dutch mud sucker!'

En dan zegt hij een bekend Hollands woord met veel O's er in. Hij heeft tóch wat van ons geleerd.

11 | Getuige boven de mist

In toenemende nevel had ik die avond het roer overgegeven en was, na het uitzetten van de koers en een korte groet, van de brug gestapt om te kooi te gaan. We zouden die morgen de Waterweg binnenlopen. Ik was doodmoe en sliep als een blok.

Uren later scheen ik even wakker te schrikken van het knerpende geluid van de uitlopende ankerketting en het schuddend achteruit slaan van de schroef.

Daarna was het weer stil geworden. We lagen roerloos. Zelfs de minste rolbewegingen van het schip hielden op.

Die stilte maakte me tenslotte wakker. Ik kan thuis de eerste dagen ook nooit slapen, omdat dan de nachten zo leeg zijn van geluid. Geen windgeluiden, geen geruis, geen klotsend water, geen trillingen, geen bewegingen die je in slaap houden als een moeder een kind in de wieg.

Was het die ellendige pomp, die me wakker maakte? Pang, pang! De sanitairpomp ergens diep in de machinekamer, anders nauwelijks hoorbaar, sloeg pijnlijk hard langs het open klankbord van het scheepsijzer, tot in de verste uitboeken van het schip. Doordringende, vlijmscherpe tikken die irriteerden.

En dan was er het gesluierde geluid van de ankerbel, vaag binnendringend in de beslotenheid van de hut. Het eerste morgenlicht gluurde door de poort naar binnen langs het roerloos hangende poortgordijntje.

Oprijzend uit de kooi zag ik de poort beslagen. Ik wreef het glas schoon, maar het was geen condens. Daar buiten hing een grijze muur, die me genoeg vertelde: we lagen in of nabij de mistige monding voor anker, wachtend op de gelegenheid om binnen te lopen.

Was het zó dik buiten? Troosteloos viel het somber makende, witkille, winterse licht de hut binnen. Het was iets, waaraan we gedurende de reis totaal ontwend waren.

Huiverend stond ik op en kleepte me geruisloos aan om mijn maat niet te wekken die in de bovenkooi lag te slapen. Ik vroeg me af waarom ik eigenlijk opstond. Het had geen zin. Maar de matte muur voor de poort gaf me een ontevreden, bedreigd en ingesloten gevoel. Als jongen voelde ik me al vaak ongelukkig tijdens mistperiodes, en als het waar is dat 'n mens nooit helemaal los komt van zijn jeugd, weet ik daar nu de oorzaak wel van: ik had als knaap getuigen moeten zijn van taferelen die zich thuis afspeelden naar aanleiding van het verdrinken van mijn grootvader. Dat gebeurde op een avond tijdens mist.

Nu kwamen die oude beelden weer in me op. Ze beklemden me en dwongen me het dek op te lopen. De mistvlagen klauwden op me neer, drongen zich speldeprikkend in de huid en lieten de ogen tranen. Het was gemeen guur. Er scheen geen lucht aanwezig, alleen maar fijn verdeeld water.

Nauwelijks tien meter verder hield de wereld op. Daarachter zweefden allerlei geluiden van bellen, brulboeien, stoomfluiten. Het was wel ongeveer mogelijk de richting te bepalen, maar de afstand tot ons schip viel alleen bij benadering te schatten.

Vreemd helder daarentegen de hemel boven het schip. Sterren hingen er in te verbleken en een paar meeuwen zweefden als schimmen langs de toppen van de mast, voordat ze verdwenen. Ik nam de trap naar de bovenbrug, bevangen van een verlangen boven deze bekrompenheid uit te stijgen.

Dat had ik altijd gewild in mijn leven. Misschien was ik daarom wel zeeman geworden. Maar op de bovenbrug was het ook mistig. Enkele minuten later was ik in de voormast geklommen en daar, staande op de zaling, zag ik het vreemdste dat ik ooit in mijn leven te zien kreeg.

Er bestaan oude voorstellingen van engelen die op wolken rondrijven. Wat ik daar zag, deed me daaraan denken. We dreven onder de wolken. De halve masten staken er als bakens, als dobbbers bovenuit. Een donzen, wattige, praktisch onbeweeglijke vacht strekte zich tot aan de einder uit, en overal masten, naar voren en achteren masten, kort of lang. We waren het middelpunt van een neergelaten, neergedwongen vracht wolken. En niemand op het schip wist dit, behalve ik.

Ginds, over bakboord, dreef een torenspits. Maassluis? Dan lagen we op de rivier. Het was ook onvaarbaar, zelfs met radar. De meeste masten stonden in dezelfde richting achter elkaar; parallel, als gericht door een magneet achter de onzichtbare kim; een donzen kim.

Maar er waren er twee die bewogen, achter elkaar aan, koersbewust. Dat schip ginds voer; dat schip onder die masten voer. Het leek onmogelijk, maar het kon niet anders dan waar zijn.

Waarschijnlijk was het een schip met radar, net als wij. Waarschijnlijk met radarbeloeding. Misschien durfde het niet te ankeren. Op ons radarscherm zou de kapitein of de stuurman een aantal stippen zien op de plaats waar ik de masten zag. Men zou op de brug waarschijnlijk al ontdekt hebben dat één van die stippen uitwisselde, bewoog, voer, onverantwoordelijk rammend in beweging was. Ik kon slechts raden.

Het geluid van haar stoomfluit werd sterker. Met van kou tranende ogen zag ik toe hoe twee als spelden uit de mistdeken stekende masten verder vooruit scheurden en een gevaar gingen opleveren voor andere masten ginds vóór ons.

Ik stond, eenzame getuige, op de van vocht druipende zaling van onze voormast, niet wetende of ik waakte of droomde, te midden van een onwerkelijke, paradijselijke, hemels donzen wereld. En toch was er gevaar.

Opnieuw trilde de lucht onder invloed van gindse stoomfluit. De masten scheerden rakelings langs een paar andere, draaiden en kwamen in elkanders verlengde te liggen, waardoor ik niet meer zeker was. Soms dacht ik er één, soms twee te zien. En weer loeide de fluit, ditmaal sterker dan ooit. Toen was ik er zeker van dat het schip praktisch recht op ons af kwam.

Een moment lang sloot ik de ogen. Daarna wreef ik ze haastig uit met mijn zakdoek. De masten waren er nog steeds. Ze groeiden als een reus, en weer was er die sirene; een doodscreet in mijn oren.

'Stuurman!' schreeuwde ik omlaag, schor, en mijn handen tot een roeper makend.

'Stuurman! Kapitein!' Mijn stem kaatste hol over het verlaten dek beneden. In feite schreeuwde ik zo maar de mist in, in de richting van de brug. Ik had me even goed in de mast van een gezonken schip kunnen

bevinden. Er was, onder het niveau van de zaling, niets te zien; niets dan onze eigen achtermast.

En weer gingse stoomfluit, overdonderend dichtbij. Langzaam begon paniek in me op te staan. Machteloze angst hield me nog een moment in de zaling. Toen schreeuwde ik opnieuw en begon omlaag te klimmen, de mist in. Ik rende over het dek naar achteren, hijgde de trappen op naar de brug, waar ik buiten adem aankwam, net op tijd om de verbouwereerde stuurman te zeggen dat er een schip aankwam.

'Dat weet ik,' zei hij. 'Maar hoe weet jij dat?'

Ik zag de kapitein en de loods bij de radar staan. Toen klonk de klap. Het schip helde hevig over bakboord, viel weer recht en deinde uit in een steeds trager tempo. Het was meer dan een schamping tegen het achterschip. Later, in dok, bleek de roerkoning half weggeslagen, en de schroefas was meer dan krom en een stuk van de achtersteven was verdwenen. Het duurde weken voor we weer konden varen.

Maar ik sta sindsdien bekend als een soort helderziende. Ik heb namelijk nooit helemaal waar kunnen maken, waarom ik die morgen in de voormast ben gekropen.

Ik, eenzame, boven op de wolken drijvende getuige. Wie zou het geloven? Maar wie er ook voor de Raad voor de Scheepvaart is gedaagd, ze hebben mij helemaal vergeten.

12 | Stuurman te land en ter zee

Aan de man op Schiemond, die pas zijn rijbewijs had gehaald en vroeg of hij ermee op zee terecht kon.

Mijnheer,

In principe is water dun en nat. Het valt gewoonlijk uit de hemel in de vorm van min of meer bevroren hemelwater, en zoekt zich dan een eigen weg naar zee via de beddingen van beken en van de rivier die langs Schiemond stroomt. Dat is de Nieuwe Maas; 'n regenrivier.

Rivieren bevatten overwegend zoet water, in tegenstelling met de zee die zout is. Zout water is gewoon zoet water, waarin een hoeveelheid zout is opgelost.

Ik moet aannemen dat ook u niet onmiddellijk zindelijk was, en zodoende moet ook u al vroeg zout water hebben geproefd. Misschien heeft u reeds toen het ruime sop gekozen, zij het in de beperkte en vertrouwde omgeving van een teil.

Dit feit lijkt niet zo belangrijk, mijnheer. Maar realiseert u zich toch dat menig groot zeevaarder in de teil begonnen is. Dus waarom u niet, met uw rijbewijs?

De zee zelf is een enorme hoeveelheid water, die zich ophoudt tussen de continenten. Daarop varen zeeschepen, welke merendeels zo zijn gebouwd dat ze een zware storm kunnen doorstaan. Nu is het echter zo dat een schip niet gestuurd, maar bé-stuurd wordt. Hier dreigde u uw eerste denkfoutje te maken. Maar na mijn korte verklarende inleiding, kunt u daar hopelijk wel inkomen.

De stuurman stuurt zelf niet. Dat doet een zogenaamde roerganger of een automaat. Nee, dat is wat anders dan uw vrouw, die aanwijzingen gevend met u meerijdt. Een stuurman ter zee heeft een overwegend kontrolerende taak, waarvoor hij weliswaar enig bevoegdheids-papiertje bezit, maar dat valt niet te vergelijken met uw rijbewijs. Er zijn maar

weinig stuurder die twintig maal examen deden, en die bleven nog aan de wal, omdat ze de beste waren; om aan de wal te blijven, bedoel ik.

De enige overeenkomst tussen sturen te land en ter zee is, dat de zee, evenals vele rijkswegen, de neiging heeft sterk te golven.

Een schip heeft echter geen rempedaal. Zeilscheepjes hebben soms een lege emmer aan een touw achter zich aan slepen, om de vaart af te remmen, maar pogingen om dit bij zogenaamde supertankers te doen, zijn oog niet gelukt. De oorzaak hiervan weet ik niet. U? Remmen op zee is een nog onopgelost probleem. Dat is te begrijpen. Immers, wanneer het wegdek maar eventjes nat is, slijpt men gauw. Welnu, mijnheer; denk eens even na. De zee is niet eventjes nat; zij is het nat zelve!

Over het algemeen neemt men op zee niet te veel snelheid en zet men tijdig de machine op stop, wanneer er in de toekomst misschien moeilijkheden zouden kunnen dreigen. U merkt het al; de zeeman is voorzichtig. Op zee blijft men gaarne uit elkaars buurt. Dat vergt een aparte mentaliteit.

Immers, op de weg betekent goed sturen zodanig rijden, dat men nog juist niets of niemand raakt. Zeelieden zijn hiervoor nog lang niet rijp. Snijden bijvoorbeeld is op zee onbestaanbaar. De enge geest van de op traditie voortbordurende zeelieden verhindert dit. Hoe anders is het gesteld met de bestuurder van een auto! Bestuurder en auto zijn kinderen van een stormachtige ontwikkeling, die ieder gezéver uitsluit. Snelheid en risico's behoren bij een auto. Op zee komen, jammer genoeg, weinig botsingen voor die te wijten zijn aan grove schuld.

Een schip heeft voorts geen richtingaanwijzers, al heeft men dat wel eens geprobeerd. Men kan dus niet vergeten het pijltje terug te zetten, indien een bocht met succes genomen is. U kent dat hinderlijk verschijnsel wel, bij andere automobilisten waar te nemen.

Een schip heeft boord- en toplichten. Na enig oefenen kan men daaruit de koers van een ander vaartuig te weten komen, hoewel die meestal niet belangrijk is. Hiervoor zijn enkele eenvoudige regels uitgevonden. Rood op rood en groen op groen, stil laten liggen, niks aan doen. Dat kán natuurlijk niet voor een stoplicht!

Wanneer twee schepen toch in elkaars vaarwater terechtgekomen zijn, kan men met fluitsignalen gunstige effecten verkrijgen.

Een scheepsfluit is echter geen soort auto-toeter. Een scheepsfluit is wat groter en vaak in de schoorsteen gemonteerd. Een schoorsteen is de 'uitlaat' van een schip. U ziet, al weer een kenmerkend verschil, meneer! Geen zinnige autofabrikant zal het in zijn hoofd halen de toeter of claxon in de uitlaat te monteren, hoewel sommige weggebruikers bij voorkeur met open knalpijp van hun nadering of verdwijning kennisgeven.

Knipperbollen en zebra-paden bestaan niet op zee. Wel zijn er vuurtorens en knipogende boeien. Agenten die bonnetjes schrijven zijn afwezig. Wel is er de Raad voor de Scheepvaart, een achtenswaardig kollege dat eveneens een rijbewijs en een auto bezit, en daarom vanzelfsprekend tot oordelen bevoegd is.

Men mag op zee niet overal parkeren. Parkeren noemt men hier ankeren. (Spreek uit ankeren en niet ankéren.) Groot licht bij mist is niet voorgeschreven. Men blaast gewoon vaak en hevig op de fluit en luistert naar de echo.

Een machtig middel dat we als automobilist nog moeten missen is de radar. Een vernuftig apparaat dat, als het niet defekt is, de nadering van andere schepen aangeeft. Voorwaar een uitkomst; ook voor de politie, bij snelheidscontroles. Daar wordt het, op de weg, ook gebruikt, uiteraard met minder sympathieke bedoelingen.

Hoewel u na deze korte uitleg van gevoelens zou zijn, dat het beroep van stuurman ter zee zo moeilijk niet is, willen wij u ernstig tegen overoptimisme waarschuwen.

Om te beginnen, mijnheer, zoudt u er goed aan doen regelmatig vertrouwd te raken met het medium water. Daarvoor zult u moeten verhuizen naar de kust, Hoek van Holland bijvoorbeeld, hetgeen het risico van veel baden met zich mee brengt. Ook in een zogenaamd zwembad kan men tegenwoordig pogingen doen geheel onder water te raken. Dit nu is zeer vormend voor een aanstaand zeeman; de teïmentaliteit moet men kwijt.

U zult tot uw verbazing bemerken dat uw lichaam kan drijven, mits met voldoende lucht gevuld of van voldoende kurken omringd.

Wij twijfelen niet aan uw gezindheid zeeman te worden, maar laat u toch vooral leiden door de geest van deze brief, wentel u daarenboven bij nacht en ontij door de branding, en vergeet hierbij achteloos de seizoenen. Tenslotte is varen geen seizoenwerk.

Probeer vervolgens door de keuring heen te komen. U hebt een kans. Geestelijk keurt men heden nog niet. Monster aan op een goed, degelijk schip en grijp het stuur; het roer heet dat.

De ongelukkigen, waarmee u samen komt te varen, zullen u wel snel voorthelpen op de ingeslagen weg. Het is zeer goed mogelijk dat u achter het stuur wordt weggeslagen.

Dan kunt u altijd nog aan de wal terecht. U hebt immers uw rijbewijs!

13 | Amerikanewitch

Ruim vijftig jaren na de bloedige Russische Revolutie zat ze in een Rotterdams café aan de Parkkade - de Ballentent genaamd vanwege de hebbelijkheden van de barjuffrouwen - kennelijk rustig te bekomen van een stormachtige, moeilijke reis. Ze was een dubbel nieuw verschijnsel: een echte Russische matroze van Ruslands snel groeiende Grote Vaart. Het feit dát ze er zat, was veelbetekenend voor die bepaalde, onstuitbare, voorzichtige verlichting in Rusland; een verlichting waarvan iedereen enkele jaren geleden nog niet dromen durfde. Ze zat breeduit, getatoueerde armen op tafel, en dronk een groot glas pure jenever. Vijf jaren geleden gingen de Russen nog in groepjes de wal op, geheimzinnig, in zichzelf gekeerd, sober en somber gekleed, en altijd te voet. Klaarblijkelijk waren ze goed geïndoctrineerd, en bewaakt door een politieke kommissaris, die hen bewerkte en behandelde als een scheepsdomee ten tijde van de Verenigde Oost Indische Compagnie: wijzend op hun zonden en die van de wereld. We hadden ze vaak zien staan, samengedromd op een luikhoofd voordat ze de wal op gingen, onder het gehoor van een bezwerend en vurig spreker. Dan gingen ze, nimmer alleen, altijd op hun hoede, onzeemansachtig neutraal en ingetogen, gekleed in hun cliché blauwe overjassen en alpinopetten. Nu, vijf jaren later, was dit nog oostduits of roodchinees, maar zeker niet meer russisch. Een Aurora; een dageraad uit het oosten, een nieuw verschijnsel, zichtbaar en voelbaar tot wederzijdse opluchting. Daar zat ze, in dat oer-Rotterdamse café; een volbloed Russische matroza; een A.B.; an able bodied sea-woman; able bodied indeed. Ze mocht er aan alle kanten zijn, al bezat ze weinig charme. Haar Engels was redelijk genoeg. Ze bemoeide zich met zichzelf en dronk jenever, totdat die Amerikaan binnenkwam, een beetje onvast op zijn zeebenen. En niet wetend waar hij ging zitten, zakte hij neer aan haar tafeltje, zei: 'Hi-ja!' en bestelde bier. Ze bekeek hem minachtend. Bier! Het scheen haar een gruwel dat de Ami's van de Bayerse Nazi's hadden

overgenomen; bier, een drank uit de oertijd, toen de Bataven nog de schedels van hun verslagen vijanden als glas of beker gebruikten.

'Where are you from? ... You Dutch?' vroeg de Yank moeilijk.

'I am frrom Rrrussia,' antwoordde ze trots.

Niet begrijpend keek hij haar aan. Dit was werkelijk boven zijn bevattingsvermogen. 'From Russia?' vroeg hij, kijkend of hij de duivel zag zitten. 'What the hell do you do on board a ship?'

'I am a sailorrrr,' zei ze met haar sonore, mannelijke stem.

Nu was de Amerikaan totaal flabbergasted. 'A sailor?' schreeuwde hij.

'How ... how ... do you manage?'

'Manage vát?' vroeg ze. 'Vát do you mean?'

'Well, our sailors fight and drink ... and ...'

'And vát?'

De Amerikaan kleurde zichtbaar. 'Oh, well... yes ... eh ... you see ... They do everything!'

'Oh yes,' antwoordde ze onmiddellijk. 'Ve do too. Ve fight and ve drrrink and ve do evrrything. Ve are sailors.'

'No!' antwoordde de Amerikaan. 'You don't!'

'Ve dooooo, ve doooo!' riep ze uit. Haar vuisten daalden neer op het dansende tafeltje. 'Ve do evrything and ve drrrink the vodka like vaterrrr!'

De Amerikaan bekeek haar peinzend en ongelovend. Kennelijk dacht hij aan zijn eigen vrouw, en ook aan het pak slaag dat hij haar geven zou, als ze was zoals déze vrouw was, of anders aan het pak slaag dat hij zélf zou krijgen als ze was zoals zij was. Hij schudde het hoofd, verward en van slag.

'You do not believe me?' vroeg ze, bijna dreigend.

'No, I don't,' zei hij overtuigd.

Ze stond op en greep hem bij de bovenarm. Hij schreeuwde van pijn.

'Poerskie Amerikanewitch!' zei ze nog.

Ik heb ze samen, in de vallende schemering, gearmd het café uit zien gaan, het park in. Ik neem aan dat hij ongelijk gekregen heeft.

14 | Pietsie

Een goed bekend staand koopvaardijkok is een zeldzaamheid; tenminste, als het om culinaire zaken gaat. Een kok heeft in principe al tegen dat hij man is. Hij kan bij voorbeeld niet gaan sjimpen als de aardappels zijn aangebrand, noch staan hem zekere andere middelen ter beschikking om de stemming van de man wat positiever te maken.

Messroom en salon oordelen hard over een kok. Wee de bemanning die wordt begroet met: 'Ze noemen mijn de uienkok!'

Dat betekent een eentonige reis, eentonig van smaak.

Koks zijn geen huisvrouwen. Er komt geen melkboer, geen slager, geen groenteboer, geen kruidenier en geen bakker dagelijks aan of langs de deur. Een kok is allen en alles tegelijk. Het spreekwoord dat liefde door de maag gaat, gaat hier niet op.

Zelfs de beste kok wordt op de lange reis herhalend, langdradig en smakeloos. Maar kok Jansen van de Alnitare had het gepresteerd na vijf maanden met zijn schip de Lekhaven binnen te lopen, en toch als vriend van iedereen afscheid te nemen.

Toch was hij niet gelukkig. Veel opvarenden waren door vrouwen of meisjes afgehaald; hij was er nog nooit in geslaagd een permanente levensgenote te vinden. Zijn eerste gang was dan ook naar 'Café Alnitare' op het Marconiplein, beheerd door een man die vroeger als chef-hofmeester op dit zelfde schip gevaren had, en zich daarom een pleisterplaats voor mannen van de rederij had opgebouwd.

Jansen smeedt zijn koffer onder de kapstok neer en zoekt zich een weg naar de bar. 'Bier, Sjaak,' zei hij eenvoudig.

'Verrek!' riep de kastelein, 'jij ook weer binnen? Welkom, chieft cook! Doe maar net of je thuis bent. Nog steeds niet getrouwd?'

'Nee,' zei Jansen, een grote slok nemend, en daarna in gepeins verzinkend.

Hij voelde zich nog belast door de afgelopen reis; een gevoel van niet thuis zijn, van nog-niet-thuis-zijn, van dat-hebben-we-dan-weer-gehad;

een last van hitte, zeedagen, enkele interne menselijke spanningen aan boord, akklimatiseren, displaced voelen. Een gevoel van leegte, omdat hij een verstokte vrijgezel was gebleven, en omdat alle vrienden waren opgekort naar huis.

'Nog een,' zei Jansen, zijn glas naar voren schuivend. Hij kreeg het.

'Je moest maar 'ns trouwen,' zei de kastelein, kwasi-bezorgd.

'Hoe?' vroeg Jansen. 'Je leert op zee niet zo gauw 'n goeie vrouw kennen. Dat weet je wel, Sjaak.'

'Da's waar,' bevestigde de kastelein. 'Maar ik weet wel iemand voor jou. Precies voor je geknipt.'

Jansen veerde op. Zijn hart begon te bonzen. 'Hee, Jan!' riep de kastelein. 'Wat denk jij van Emmie, voor hém hier?'

De aangeroepene kwam naderbij, en bekeek Jansen monsterend.

'Niet gek,' zei hij toen. 'Precies zijn maat.'

'Dat heb ik ook al beweerd,' bevestigde de kastelein. 'Magnifieke vrouw. Je weet wel, rond van vorm. Heeft alles mee en is ongetrouwd.'

'Mijn leeftijd?' vroeg Jansen.

'Nee nee; jonger,' antwoordde Jan. 'Veel jonger. Bescheiden vrouw. Precies jouw slag ..'

'Ze is nog rijk ook,' vulde de kastelein aan. 'Heeft 'n eigen wagen en 'n eigen huis. Weinig kansen gehad in het leven. Jij kent dat wel, kokkie!'

'Geef me 'r nog een,' zei Jansen, zijn glas opnieuw wegschuivend.

Hij keek bezorgd, alsof hij er alles van begreep. Die bezorgdheid scheen hem te doen opleven. Hij ging rechtop zitten, schraapte de keel en vroeg:

'Zou ik mét 'r kunnen kennismaken, Sjaak?'

'Tuurlijk,' antwoordde Jan. 'Dat valt wel te regelen.'

'Wat wil je drinken?' vroeg de kok.

'Bier.'

'Okee. Wanneer kan ik 'r zien? Biertje voor Jan, Sjaak.'

'Tja,' antwoordde Jan, zijn glas met grote slokken leegdrinkend; 'Ik wil eerlijk zijn, maat. Ze heeft alles mee, maar ik mot je voor één ding waarschuwen.'

'Waarvoor dan?' vroeg Jansen, bijna ademloos.

'Nou, ze is 'n pietsie zwanger!'

15 | Displaced person

Een rijzige, stokrechte, bijna militante figuur met grijsgolvend haar en een keurige puntsnor, betrad de messroom dominerend.

Hij kon zo weggestapt zijn uit Pasternaks *Dokter Zjivago*, of uit Tolstoj's *Oorlog en Vrede*; een figurant voor een film; een aristokratisch Russisch officier uit de Tsarentijd; een oude plaat, een relikwie misschien, of wellicht een fossiel van een vergane eeuw.

Toch was hij er echt, in levende lijve, en ondanks zijn zestig jaren kennelijk bewust van zijn afkomst of roeping. Zijn voorkomen bevestigde een intensieve jeugd-training, wellicht via een of andere militaire academie.

Het was of hij zijn krachten spaarde, of hij al jaren lang uiterst sober en ascetisch had geleefd, vervuld van een ideaal dat zichtbaar nog niet veel van zijn kracht verloren had. In deze messroom was hij, te midden van overwegend magere, slordig geklede mannen waarvan er wellicht enkelen zijn meerderen waren, de man met het meest natuurlijk overwicht. Zijn houding dwong respect af. Er ging iets griezeligs overheersends van hem uit, en het was zonder meer duidelijk dat men dit aanvaardde.

Hij sprak aksentloos, langzaam Frans, zo langzaam dat het nota bene woord voor woord te volgen was.

'Monsieur,' zei hij met een lichte buiging, die echter niet onderdanig bedoeld scheen, 'ik ben hier de radio-officier en ik ben op de hoogte van uw komst en van uw plicht om het radiostation te keuren. Maar ik verzeker u met de hand op mijn hart dat dit onnodig is, want ik beheer het zelf.'

Wij stonden op, gaven hem een hand en lachten wat verlegen en overdonderd. 'U kent de voorschriften, mijnheer,' zeiden we. 'Eens per jaar dient de radio-installatie gekeurd te worden, vooral het noodgedeelte. Dat is internationaal verplicht gesteld, dus ...'

'Maar natuurlijk!' onderbrak hij, toch hoffelijk. 'Ga alstublieft uw gang! Doe uw plicht. Ik zeg u alleen dat het onnodig is, want alles is in orde.'

Hij ging ons voor, pakte de jas aan, deed geen moeite een sigaret of iets anders te presenteren, hetgeen we in hem waarden konden, en draaide de toestellen voor ons door. Het was inderdaad voor honderd procent in orde. Geen spatje, geen enkele blaam. Een radiostation zuiver als grootmoeders keukenvloertje, blinkende panelen, gepoetste koperen leidingen, en de toestellen zelfs van binnen stofvrij, wat bij de helderste huisvrouw niet voorkomt.

Het was een verademing.

'Monsieur,' zei de man die wij een Russisch officier waanden, 'heeft u gekonstateerd dat alles in orde is?'

We keken hem aan zoals hij daar stond, zelfverzekerd en massief, en vroegen ons af of deze man, zoals ieder ander, zwakke punten had.

'Inderdaad,' zeiden we glimlachend, 'alles is dik in orde. Gefeliciteerd met uw onderhoud. Mogen we uw diploma nog even zien?'

Dan is de zaak rond.'

'Welk diploma?' vroeg hij, in een lade snuffelend en een stuk of wat boekjes te voorschijn halend.

'Uw radio-certificaat, natuurlijk.'

'Ja, ziet u,' zei hij, 'ik ben een Joegoslavisch vluchteling en ben daar vroeger bij de Marine geweest. Zodoende heb ik een paar diploma's meer, onder andere een master- of kapiteins-certificaat, hoewel ik hier noodgedwongen als marconist vaar, begrijpt u?'

We begrepen het. Hier voer de voormalige kommandant van een kruiser als radio-officier. Deze man overtrof zichzelf.

'Begrijpt u?' drong hij aan.

'Volkomen,' antwoordden wij.

'Ziet u,' zei hij, 'ik ben van de Marine en noodgedwongen als marconist ter koopvaardij gaan varen.'

De herhaling verleende kracht aan zijn woorden. Ze brandden.

'Mag ik u een klein domestiek probleem vertellen, monsieur?' vervolgde hij.

'Ga uw gang,' zeiden wij, geïnteresseerd naar de kleine domestieke problemen van deze geweldenaar.

'Eh bien, m'sieur,' zei hij, 'Ik ben een beetje misplaatst door het leven, begrijpt u? Ik heb hier mijn moeilijkheden aan boord. Ik ben gewend op tientallen meters nauwkeurig te varen, maar zij varen op een halve mijl nauwkeurig. Ik ben gewend de boel schoon te houden, maar zij maken er een zwijnestal van. Ik heb nog een doel in mijn leven, en dat is nog eenmaal terug te kunnen keren, maar zij leven bij de dag en mét de dag. Ze zijn als vogels die fluiten zolang er licht is. Dagsvliegen, die niet nadenken. Zo zijn zij m'sieur. Cést la vie, c'est ma vie.'

Wij begrepen zijn domestiek probleem volledig. Hij was van de Marine en had zijn captains-ticket. Zij waren van de koopvaardij en hadden zelfs geen radio-ticket. Zij waren Grieken, hij was een Joegoslaaf. Zij waren thuis welkom, hij niet meer.

Comprenez-vous? Hij was een dubbel displaced person. Hij was verbannen, en sindsdien te groot voor deze wereld: een eenzame enkeling, hopend op een zich nimmer verjongend verleden.

16 | Sleepreis met caisson nummer dertien

Toen de ochtenddamp, die als een sluier over de zee hing, was weggetrokken en de kust van Cyrenaica wazig boven de kim klom, begonnen de mannen van de sleepboot Zuiderzee te lachen, elkaar op de schouders te slaan en aan te stoten.

Het was opnieuw gelukt een caisson van twintig bij zes meter veilig en wel van Brindisi naar Afrika te halen. Een of andere oliemaatschappij wilde daar een breakwater bouwen voor een nieuwe oliehaven, en daarvoor hadden ze caissons nodig.

Die plompe, betonnen bakken werden in Venetië gemaakt, door Italianen langs de kustlijn naar Brindisi gesleept, en dan door Hollanders over de Middellandse Zee gebracht.

Deze caisson, verankerd achter de sleepboot aan zeshonderd meter sleeptros, nukkig achter het schip aan gierend, was nummer dertien.

Ze hadden bijzonder goed weer gehad en een recordreis gemaakt, met éénmaal een daggemiddelde van honderdvijftig mijlen. Dat was veel.

Voor hen lag Afrika. Weldra zouden ze de caisson hoog op het strand laten lopen, vol met water pompen en dan de volgende gaan halen. Die caissons werden er later weer afgehaald en samengesteld tot een breakwater. Maar dat was een werkje voor anderen.

De 'Zuiderzee' bracht ze alleen maar hier; ook nummer dertien, ondanks degenen die in dat getal een ongeluk hadden zien aankomen.

Het was prima gegaan. Geen gebroken trossen. Geen lekkage. Geen scheefgezakt caisson dat dreigde te zinken. Niets van dat alles. Een snoepreisje was het; een recordreis. Ze naderden de kust en het was of ze de bescherming en de luwte ervan konden voelen. Ze hadden die kust lang nabij geweten uit bestekken en logwaarnemingen en peilingen. Maar nu was ze tastbaar, zichtbaar, waarneembaar geworden. De bemanning van de 'Zuiderzee' voelde zich tevreden, zoals een vroedvrouw die een kind gehaald heeft en het de gelukkige moeder in de armen drukt.

Ze hadden vakwerk geleverd, routine-werk in feite. Nu snel terug naar Brindisi. Next one, please. Maar als nummer veertien er nog niet zou zijn, betekende dat lekker de benen strekken op de goede en goedkope Italiaanse wal.

Dat was precies wat ze nodig hadden na weken slingeren en drijven op honderd vierkante meter ijzer, waarop ze elkander 's morgens, 's middags en 's avonds steeds opnieuw tegenkwamen, in goed of slecht humeur, ingetogen of overmoedig gestemd. Dat zou straks een tijdje over zijn. Nog een halve dag, dan rechtsomkeerts, losgooien en wegwezen.

Ze zagen elkaar weer als andere mensen, lachten, sloegen elkaar op de schouders, vochten speels op het achterdek. Een uurtje later ontving de marconist bericht, dat caisson nummer twaalf nog niet helemaal lag waar dat hoorde, en dat ze nog even moesten wachten.

Maar in de middag ging het ernaar uitzien, dat het vrachtje de volgende ochtend pas gelost kon worden. Dit verontrustte niemand, hoewel het record de nodige glans verloor. Maar toen het tegen de avond begon te waaien, ontstond er deining op en rondom het schip.

Er ging een venijnig telefoongesprek naar de wal, maar dat veranderde niet veel aan de situatie.

Zo konden dertien eenvoudig niet hebben, vooral niet als het begon te waaien.

Er was door Malta Radio volop wind voorspeld, maar ze hadden gedacht de caisson allang kwijt te zijn, en een lege boot kan veel hebben. Maar nu moesten ze kankerend de hort weer op, in de richting waarvan ze gekomen waren. De deining verkeerde in zeetjes, onder invloed van een storm die met windkracht acht van Italië's laars naar de woestijnen van Afrika begon te blazen.

De Zuiderzee, slingerend en balend, zeulde moeizaam aan de caisson die over de deining heen reed en in een halve cirkel achter het schip aan gierde.

Eerst liepen ze nog wel drie mijl, maar de volgende middag voeren ze een halve mijl over de achtersteven. De recordreis lag in diggelen. Het werd tobben met nummer dertien. Als het zo bleef waaien, verdaagde

de caisson vanzelf op Cyrenaica's kust, maar dan op een plaats waar beslist niet 'gebeached' mocht worden.

Om dat te voorkomen stoomde de 'Zuiderzee' volle kracht naar Italië dat echter geen mijl dichterbij kwam.

De sleepketting, voorloop en tros hingen zwaar en bochtig tussen het achterschip en de caisson in. Die tros sneed het water als een bot mes.

In en uit het water. Wanneer een achterrakende golf boven de steven van de 'Zuiderzee' uittorende, werd de sleep volledig aan het oog onttrokken.

Ze waren altijd weer blij dat hol blok beton nog te zien drijven, als ze zichzelf boven op een golfrug bevonden en het gehele witte slagveld een moment lang konden overzien. Toen kwam de dag dat een trilling langs de tros kwam aangolven en het schip met een knappend geluid bereikte. De 'Zuiderzee' schoot als een onttuegeld paard met de kop in een golf, en pikte een paaltje waarvan het hele schip dreunde.

Ze hadden het kunnen verwachten, maar ondanks nummer dertien op een wonder gehoopt. Nu kregen de pessimisten en bijgelovigen toch nog gelijk: de tros was gebroken. Vijf lange dagen cirkelden ze halfziek van vermoeidheid en met woedende teleurstelling om de waanzinnig hoog dobberende caisson heen, zonder de kans te zien hem te beklimmen om de reserve voorloop op te pikken. Gelukkig werd de caisson in zijn afdrijfvaart enigszins geremd door het feit dat de gebroken tros er nog aan hing. Ze probeerden dat loshangende geval te grijpen, op gevaar af hem zelf in de schroef te krijgen. Maar ook die pogingen faalden, en intussen naderde de caisson opnieuw de Afrikaanse kust.

Ze keken naar de zeeën en naar de kust met stille verbetenheid. Zouden ze nummer dertien na die recordreis toch nog verspelen? Cyrenaica was nog zo brutaal te vragen, waar ze gebleven waren!

Van het neusje van de 'Zuiderzee' sprong een matroos op de enige en tijdelijk aangebrachte ladder op de caisson. Hij miste en viel met ladder en al in zee. Gelukkig kon hij worden opgepikt.

Een halve dag later, toen de toestand precair werd, luwde de wind zodanig dat de caisson opnieuw benaderd kon worden. Met een hakentouw klommen twee matrozen aan boord van de caisson, sleurden

met een derdehandje de voorloop binnenboord en wisten een nieuwe tros vast te maken.

Toen koerste de 'Zuiderzee' opnieuw naar Italië toe, de caisson wegtrekkend van een zekere ondergang in de nabije branding. Zeven dagen lang tobden ze opnieuw tegen een opstekende wind in. Maar toen het weer handzamer werd, waren ze zover om de oost verdaagd, dat het in de nadeinende zee nog dagen duurde voor ze tot hun opluchting de kust van Cyrenaica zagen opdoemen.

Drie-en-een-halve week nadat hun reis een record zou zijn geworden, leverden ze mokkend, stil en argwanend de sleep af.

Het was vrijdag de dertiende.

Ze hielden hun hart vast.

17 | Van Roosenburgh tot Europort

Hoe groen was mijn eiland!

In de Romeinse tijd lag een kilometers brede trechtermond, Ostium Helium genoemd, aan het einde van de Rijn. Daar hield de wereld op in een breed, peilloos gat vol stuivende zandbanken en pogingen tot eilandvorming.

Tussen Flardinga of Vlaardingen en Brugge in Vlaanderen lag het land open; de zee had grote happen genomen uit het weke land achter de duinenrij, die oorspronkelijk gesloten tussen Vlaanderen en Friesland lag.

De Romeinen schreven summier over deze streken. Ze wisten er nauwelijks weg mee, want het was zee noch land. De natuur was heer en meester over dit woeste gebied. Het was een gouden domein voor vogels, vissen, zeehonden en vissers.

Midden in Ostium Helium lag de oervorm van het eiland Rozenburg, dat langzaam ondanks waterrampen en vloedgolven lag te groeien, totdat het boven water komende slibzand op het laatst een eenvoudige scheiding teweeg bracht tussen de Oude en de Nieuwe Maas.

Nog steeds brachten de grote rivieren het slijpsel van de Mid-Europese bergen met zich mee. Op de kentering tussen zout en zoet, waar zeestromingen en uitstromingen op elkaar botsten, bezonken de sedimenten tot een hecht fundament, waarop steeds opnieuw duinen samenwoeien.

Maar de zee sloeg later opnieuw bressen. Hier doorheen vloeide onophoudelijk het water, afbrekend, opbouwend, zout of zoet, op en neer, heen en weer, en zo ontstond een voortdurend wisselend patroon van diepten, ondiepten, banken, eilanden en aangroeiingen, waaronder Rozenburg.

Rozenburg was een kind van tijd en tijd. Onaanzienlijke zandplaten groeiden aan. Tijdens droge perioden woei zand te hoop. Er vormden

zich duinen. Er ontstonden polders, die tot aanzien en welvaart kwamen.

Een oude kaart van Koutter, 1648, laat ons de grondvorm van wat nu Europoort is al duidelijker zien. De Maasmond was nog te vergelijken met de tegenwoordige Scheldemonding bij Vlissingen: breed, groots, afhankelijk.

Nog lagen Brielle en Maaslandt aan een en hetzelfde water. Hoek van Holland was niet meer dan een appendix, een landtong, een zandige kaap onderaan de kust van Hollandt. Maar later strekte zich een blonde kop uit in zee, de Beer geheten: een natuurgebied van bossen, struiken, bramen, hazen, konijnen, fazanten en roofvogels.

Als men die langzame, eeuwenlange aanwas in ogeschouw neemt, is het eenvoudig verbijsterend wat zich de laatste jaren heeft afgespeeld.

De mens greep krachtadig in met kranen, zandzuigers, bulldozers en persleidingen. Het was of de tijd zich verscherpte. Toen men eenmaal begonnen was, was er geen houden meer aan. Stukje voor stukje werd het oude eiland afgebroken. Boerderijen verdwenen, land werd volgespoten met zand, zand uit de Beer, zand uit zee, zand uit de Waterweg, zand uit in haar eilandlichaam gegraven havens.

Roosenburgh werd ondersteboven gekeerd en onherkenbaar verminkt.

Het is niet meer. Het verdween niet in de golven, zoals te verwachten was. Het rees er integendeel bovenuit.

Een requiem voor Roosenburgh of Rozenburg. In memoriam. Hoe was het? Wat was het uiteindelijke resultaat geweest van vroeger, trager eeuwen?

Diep onder de dijken lag het lage, vetglimmende kleiland. Het was bijna vulkanisch vruchtbaar. De polders van zware klei lagen als een gretige spons onder de hemel uitgespreid, bereid om zon en regen te ontvangen en door te geven aan het gewas. Ze vormden een rijk gedekte tafel, waaraan mens en dier zich vergasten konden. In de hoge zomer stonden de koperen korenhalmen nergens hoger dan hier. In de vochtige herfst waren de wegen onbegaanbaar door de vetste en beste klei, die van Nederlands grootste suikerbieten af viel, als de rijke loodzware oogst weggereden werd naar schuren en fabrieken.

Fris en sappig stonden rijen aardappelplanten in onschendbaar gelid. Bonen rankten omhoog naar dijkhoogte.

Het gehele eiland was een geschenk van de Schepper: een voor mens en dier langzaam geprepareerde voedingsbodem van verbijsterende rijkdom.

Rozenburgs dijken waren onrecht, hoekig, bochtig, diep begroeid met een woeking van modelgrassen, dat geteeld werd door koeien en schapen.

Aan de Waterwegzijde eindigde de dijk in een laag basalt, neergelegd in een kunstig opgebouwd dijkwerkers-tapijt. Er overheen lag een dikke laag aanspoelsel van de rivier. Daar lag de hele wereld te grabbel: kokosdoppen, sinaasappelkisten, bamboes, matting, riet, flessen, manden, luiken van schepen, dode zeedieren en vogels. Kilometers lang was die spoellijn - een bron van fantasie.

In de rivier lagen de stroomversnellende kribben, bekroond met een vuur of baken. Er langs stoomden schepen naar het verre Rotterdam; de 'Harwich tweepijp' wierp haar branding tegen het basalt.

Het smalle eiland scheen in de lucht te hangen, schommelend tussen twee steunpunten: de stompe toren van Den Briel en die van Maasvluis. Rozenburg was uiterst smal, vele malen smaller dan het lang was. Maar toch was de zuidzijde van het eiland totaal verschillend.

Hier trokken eb en vloed hun acht en vier uren jachtend langs natuurlijk gevormde oevers, oevers van helm en zeegras en donkere brokken keileem. Uitgestrekte rietvelden, manshoog, boden beschutting aan de waterdieren.

Diepe krekens, zoals in de Brabantse Biesbos, dooraderden het buitendijkse land. Zomers kwaakte het van de eenden. Karkieten schommelden hun nesten tussen de rietstengels.

Hier geen moderne schepen, maar roeiboten en de zigzaggende veerboot Rotterdam-Brielle. Geen kunstwerken, maar een volmaakt sluitend evenwicht tussen land en water.

De zuidkust van Rozenburg was een samenspel tussen allerlei elkaar niet storende factoren, zoals fuiken, rietvelden, visstaken, bakens, boeien, vissen, vogels.

Een ware overvloed aan vogels, alleen te evenaren aan de boorden van de Nijl, als 's winters Europa is leeggevlogen. Kirrende karkieten, buitelandse kieviten, kwekkende eenden, jagende kiekendieven, hemelhoge leeuweriken.

Maar ook in de winter was het niet vogelleeg. Dan dreven langs de Oude Maas witte velden ganzen en zwanen uit Noord-Europa, foeragerende op de ondiepten met hun lange nekken. En op de banken lagen de robben, lui en voldaan.

Als geesten repten aalscholvers met gestrekte nek langs het water. En aan de kop van het eiland de Beer, praktisch ongerept totdat het de Festung Holland werd.

De Beer: ruig, dichtbegroeid, distelig en vaak ondoordringbaar; een gebied vol schuingewaaide vliegdennen, groeizaam bos, verborgen lekmeertjes, hoge duintoppen, bonte eidereenden die in konijnholen broedden, scholen scholeksters, statige fazantenparen, koppels patrijzen, wolken strandlopertjes, honderden konijnen, rovende mantelmeeuwen, duizenden kapmeeuwen op de schorren in het broedseizoen, en boven dat alles de waakzame slag van de bruine kiekendief.

Wanneer het zomers meterdruk was aan het strand, was het rustig aan de Beer. Het bleef zichzelf. De rivier vormde een natuurlijke barrière. ,

Als in de winter de jacht begon, renden rappe hazen over de akkers en verborgen zich tussen de spruitekoppen. De konijnen kropen diep in hun onvindbare holen.

Het is niet meer.

Een requiem voor Rozenburg. Een herinnering, voordat het te laat is.

Een geliefde dode, rijk begaafd, alles bezittend aan natuurlijke schoonheid.

In 1953 brak een deel van de dijken. Weer ontstond Ostium Helium. Maar het eiland herstelde zich op Zeeuwse wijze. De dijken groeiden hoger, machtiger, breder. Oude dijkhuizen verdwenen – voorspel van wat komen moest.

Nog leken de polders dieper. Nog eenmaal strekte het eiland zich in volle lengte uit tussen Vlaardingen en zee. Honderden nieuwe boerderijen verrezen. De gronden werden verkaveld en opnieuw

ontgonnen. Weer werd Rozenburg een groene kom, hoewel de rook van de nabijge raffinaderijen al over de polders begon te waaien.

Aan de Vlaardingse zijde had zich inmiddels Verolme gevestigd. In luttele jaren ontstond een scheepswerf van wereldformaat. Het land van Rozenburg was rijp, rijp voor afbraak, rijp voor nieuw, nieuwe industrie. Op de overgebleven stukken land graasden tot op het laatste koeien. Meeuwen zweefden speurend achter de dijken. Maar gaandeweg verdween de hele oosthoek onder meters zand.

De oude uitgang naar de Oude Maas- de Botlek-werd tot haven gemaakt. Er vormden zich grillige binnenmeren in het zand. Elke herkenning werd onmogelijk. Plaatwegen werden neergelegd en weggehaald. De meren droogden weer op. Er kwamen nieuwe. Het begon te stuiven als het waaide. Het leek een duingebied, een Sahara. Bij Oostvoorne werd inmiddels de eerste deltdam gelegd. De Oude Maas werd voorgoed afgesloten. Voorne en Rozenburg werden één. Een enorme ingreep.

De vegetatie in het gevormde binnenwater, Brielse Meer, veranderde van zout naar zoet. Harde zeegrassen verdwenen, maakten plaats voor boterbloemen. De stroming hield op. De oevers schilferden af.

Toch scheen Rozenburg nog een tijdje zichzelf te blijven. De Beer verweerde zich taai. De bossen werden in brand gestoken. Toen begon men aan Europoort te bouwen, steeds verder in zee. Er bleef niets, niets oorspronkelijks meer over. Een requiem voor Rozenburg.

Het is niet meer. Ostium Heüum is mortus, een legende, een overlevering, een mythe. Wat in tientallen eeuwen groeide werd in tien jaren vernietigd.

Zwaarmoedig zweven de verdreven meeuwen langs de dijken. Natuurlijkhebbers speuren jaar in jaar uit de horizonnen af naar tekenen van herstel. Aalscholvers, zeehonden, zalmen, fazanten, hazen, konijnen en kiekendieven verdwenen. Voorgoed.

Rozenburg, waar bleven je boeren toch? Gingen ze naar de IJsselmeerpolders? Gaven ze het op? Werken ze in de industrie? Men behoeft niet oud te zijn of seniel om te beseffen wat in Rozenburg verloren ging. Een heel leefgebied werd onder zand gestampt.

Rozenburg, wij zullen je aanblik nooit vergeten. Hollandser was er geen.

Hoe groen was mijn eiland!
Rozenburg is dood. Lang leve Europoort!

Hoe groots werd mijn eiland!

De moderne tijd heeft haar eigen specifieke schoonheid, die latere eeuwen pas als 'romantisch' zullen bestempelen. Als een phoenix uit haar eigen as rees Europoort op uit het oude, voorbestemde fundament. Groene polders stroomden vol zand dat gretig en vloeibaar alle oorspronkelijke leven in sloten en op akkers vernietigde.

Fazanten vluchtten, hazen repten zich schuw over de nieuwe dam naar het ongeschonden Voorne, huizen vielen krakend onder de slopershamers, dorpen en nieuwe boerderijen verdwenen van de kaart, dynamiet verpulverde oude duitse bunkers op de Beer, het distelbos werd uitgerukt en in brand gestoken, soms met behulp van oude autobanden.

Rozenburg werd inderdaad een stuivende sahara, waarin kamelen geen gek figuur zouden slaan.

Dijken graven, opspuiten, uitdrogen, opnieuw spuiten, wegbaggeren waar een haven komt, een voortdurend spel van buizen, bulldozers, persleidingen, zandzuigers,- en maar een paar bedienende mannen, verdwaald er tussen in.

Tanks verreezen op het ingeklonken land. Ze waren soms zo groot dat een aantal vrachtwagens er in kon rondrijden. Eeuwige vlammen begonnen de sterren te bekonkurreren.

De Brielse Maas veranderde niet alleen in een afgesloten, dode zee-arm. Ze wijzigde zich in breedte, en diepte; in een groots recreatiegebied, met er midden in kunstmatige eilanden die snel begroeiden.

Opnieuw een lange sliert eilanden - tussen Brielse Meer en Hartelse Kanaal - een kunstmatige scheiding tussen industrie en recreatie, tussen pleziervaart en tankvaart, tussen Europoorts overslaggebied en de natuur.

En hoger groeide het zand. Er vormde zich een grote strakke brug over het Lateraal Kanaal, met opritten en hellingen van twintig procent, - een stukje Ardennen of Limburg aan de kust.

Parallel aan de Waterweg groeide een grote, kunstmatige Kaap, een scheiding tussen Europoort en Waterweg; een landtong die zich uitstreckte van tegenover Hoek van Holland tot Pooordershaven, halverwege Maassluis.

Een nieuw Eiland ontstond. Rozenburg was dood. Lang leve Europoort! Alles vernieuwde zich in luttele jaren. Een bekken, groter dan dat van de enorme Waalhaven ontstond achter de landtong.

Ver in zee, waar eerst alleen een paar schijnkusten trilden in het laagwater, stonden bulldozers en kranen eurozand te vervoeren en te verwerken tot nieuwe dijken, havens en vlakten.

De zee veranderde in hopen zand. De horizon werd verbroken door zwaaiende stalen armen, door schoorstenen van zichzelf voortvretende slijkopzuigers.

Europoort in wording, inderdaad de Poort tot een groter Europa. Een natuurlijke groei, aangemoedigd door de mens. Een natuurlijke uitbouw aan de natuurlijke uitgang van de grootste Europese waterwegen: Maas en Rijn.

Tegelijkertijd luchtvervuiling. Stank die over annexe woongebieden waaide - planologische vergissingen genoemd.

En vóór de nieuwe delta-dam in de Oude Maas hoopte zich het zand al weer op in een nieuwe poging tot duinvorming en natuurlijke kustverkorting. De natuur ging zelf een handje meehelpen.

De dam en de in de dam gemaakte sluis achterhaalde zichzelf. Er zou een nieuwe dijk ontstaan tussen Voorne's strand en de oude vogelplaats de Beer.

Kan men nog spreken van werd of wordt? Heden werd verleden, enkele weken afwezigheid stempelden iemand tot oud. Dag in dag uit veranderingen van contouren. Waar een week geleden een weg lag, nu al een hijstelling.

Aanvankelijk niets anders dan zand, zand, zand. Een armattan Haze, een troosteloze Gobi, een hagelstorm als het hard waaide. Even daarna al tanks, gebouwen, hekken, portiersloges, kersverse toekomst van a tot z.

Langs het Brielse Meer als enig lichtpunt de al tienmaal verplaatste kantine van Rob de Pionier.

Maar ook de plotselinge silhouettering van de houten Noorse zeemanskerk, en de vormen van een nieuw zeemanscentrum, de Beer genoemd. Geen overdaad voor de bemanningen van supertankers, heen en weer varende tussen Europoort en de Perzische Golf.

Een brok sociaal geloof, dat centrum de Beer. Rotterdam is zich dat aan Europoort verplicht!

Hoger de dijken, hoger de wegen. Brielle en Maassluis kunnen elkaar niet meer zien. Sterker trekt het water de honderd jaar geleden gegraven Waterweg bij Hoek van Holland binnen. Sterker trekt het eeuwige getij - een ware vloedgolf stroomt in en uit de nieuwe bekkens van Europoort.

Hoe modern, hoe groots werd mijn eiland!

Hoe weemoedig kan men terugdenken aan de oude, groene vormen, en tegelijkertijd diep van binnen voelt men de trots op dit nationale en Europese bezit en de dankbaarheid dat onze eigen tijd het mogelijk maakt zulke enorme projecten in enkele jaren tijds van de grond te krijgen.

Het is onmogelijk een kind dat volwassen werd in een hansopje terug te dringen. De historie neemt haar loop. Dat moest, omdat het overbevolkte Nederland moest industrialiseren. En zie, de meeuwen hervinden een plaatsje op de slikken. De fazanten wagen zich voorzichtig terug over de dijk naar het ontgonnen, opgespoten land. Er buitelt een kievit. Er stijgt een leeuwerik. De natuur past zich optimistisch aan om de aanslag te kunnen overleven.

In de jonge aanplant nestelen meer merels dan tevoren. Eertijds schuwe waterhoentjes laten zich voederen met brood. Langs het Kanaal tippelen de veren balletjes van de strandlopers.

Er verdween veel, veel werd voorgoed verminkt. Maar de natuur herneemt, alles wordt weer groen.

Rozenburg is niet oud. Het ontstond uit zee achter 'ene staerts landt die van Hollandt af komt schieten'. Europoort ontstond in een tijd dat Zeeland dichterbij kwam, over dijken, bruggen en dammen.

Europoort brengt meer welvaart; Zeeland kan de recreatie opvangen.

Rozenburg: peiler van de Nederlandse economie, toebereid door de historie, ontworsteld aan het water, kind van de zee, kind van het Nederlandse volk. Een nieuwe bestemming en een nieuwe taak.

Superschepen komen aanvaren. Mensen worden gekonfronteerd met Europoort, vreemdelingen vooral. Ze weten niet van het oude land. Ze zien alleen het nieuwe.

Hoe groots werd mijn eiland. Dat de zeeman, die in uw poorten is, ook de grootheid van het Nederlandse volk aanschouwe, in openheid, eerlijkheid en gastvrijheid!

18 | Hondewacht

Toen Vlissingen verdwenen was, lag de weg naar Goes als een lang slingerlint tussen haar witte strepen te wachten. De nacht rook naar ruimte. Er was niets buiten die weg dan hier en daar een vreemd licht in de verte.

Groot licht schoof verkennend naar voren, af en toe gedimd vanwege een eenzame, eigenwijze tegenligger. Als stille, groene schildwachten stonden bomen in gelid langs de weg. Stadjes en huisjes en dorpjes lagen in rust.

Het was zwaar na twaalfen, en Zeelands moede boeren sliepen de morgen binnen, een morgen vol vallende lentebloesems en zwaar land werk.

Soms rook het plotseling naar mest, dan weer naar stinkend ingemaakt gras of opgroeiend juin. Soms smeulde er iets na aan de slootrand, en dan was het of er rubber schroeide. Maar de temperatuur van de motor was normaal. Het kwam van buiten: een dunne geur van land en grond en groei. Het was bijna honderd kilometer naar Rotterdam; Zeeuwse en Zuidhollandse kilometers. Vlak voor Goes naar het noorden, over de dam en de Zeelandbrug naar Schouwen, dwars over het eiland heen langs Bruinisse naar de tweede dam, en daarna breed over Goeree tot aan de Grevelingendam en een tweede tolbrug, Hellegatsplein.

Zo stond het op de kaart. Maar er was niets dan een lange, nachtelijke weg, voerend door een donker niemandsland. Kilometers groot licht, verlichte kruisingen, dimmen voor een tegenligger, zoemende motor, schakelen nu en dan. Er was buiten niets dan onpersoonlijke ruimten, onbewoond schijnbaar, uitgestorven onder de verkeerde stand van de zon. De wereld sliep.

Er was een tolhuisje aan de Oosterscheldebrug. Er zat een robot in, een geuwend man die een kaartje aanreikte en geld aanpakte. Die man

had geen gezicht, alleen een hand. Misschien was er geen man, alleen een hand.

Daarna de brug, lang en indrukwekkend tijdens daguren, maar nu niets dan een licht hellend verlengstuk van de oude weg, ditmaal afgezet met hekken. Het water er onder en er langs diep en donker, massaal, maar onzichtbaar bijna. Een flits van glinsteringen. Er deinde een licht op; een beurtschipper, een vroege of late visserman.

En na die brug opnieuw de weg, zichtbaar voerend tot in verre onzekerheden, maar onzichtbaar, zeker geweten, uitkomende op het Hellegatsplein, dat brok ontgonnen en veroverd water.

De weg was lang, hoewel tientallen kilometers korter dan die over Bergen op Zoom en het Hollands Diep. Kwestie van twee uur rijden; twee donkere, zoemende suisende, eenzame uren. Zelfs de radio zweeg, alsof hij defekt was. Alleen duisternis en die bijna-afwezigheid van verkeer. Alleen dat trekken door een ruisend, vrij onbekend gebied vol bomen en lichtjes, weilanden en boerderijen.

Zeeland in de nacht; 'n late lentedag. De leeuweriken van diezelfde morgen zwegen, slapende in hun nestkuiltjes in de grond, op of bij hun eieren. De lucht was meeuwloos. Uilen, nachtzwaluwen en vleermuizen hadden, jagende, het rijk alleen.

En nog steeds schoof groot licht om de bochten heen, spoelend langs de geleidende verfstrepen op de weg, en spelend met het reflekterend glas in waarschuwingborden.

Er was, in feite, niets tastbaars dan die weg; een goed geasfalteerde leidraad naar het noorden, een stuk betaalde wegenbelasting, een kunstwerk door een laag en slootdoorsneden landschap; een heirbaan geëvolueerd uit de oude, paalbeslagen wegen van de Romeinen.

De tweede brug, weer een tolbrug. Gerinkel van opgescharreld geld. Het indrukken van een rempedaal. Het stoppen voor een slagboom. Een moment rust van het suizende, zoemende.

'Tweevijftig, meneer.'

'Alstublieft.'

'Dank u, en goeie reis. Het is een mooie nacht.'

Gesnuif. Een zwak verlicht gezicht, dat omhoog keek naar de sterren. Een stem uit de nacht, niet geheel onbekend. Een verre stem, typisch

schor, typisch behorende bij een bijna vergeten iemand. Dan de vraag, aarzelend, keelschrapend. 'Ik kén u ergens van, meneer ... Uw stem .. .'

'Wat?' De man keek omlaag. 'Ja, ik ken u ook ergens van. Heeft u gevaren?'

'Ja.'

'Waar?'

'Van Nievelt Goudriaan.'

'"Alderamin", die ouwe "Liberty"?''

'Ja, verdomd! Stuurman Boomsma.'

'Ja, verdraaid, ouwe markonist! Twintig jaar geleden. Hoe bestáát het!'

'Maar hoe komt u nou in dat brughokje terecht, stuurman?'

'Ach, m'n vrouw is gestorven. Ik woon nu bij een zuster van me in Bruinisse. Je moet toch wát doen?!'

De nacht was diep, de weg was lang, maar niet langer eentonig. Ze was gevuld met duizend herinneringen.

Er liepen mensen op die weg, er blonken vuren aan kusten, er voeren schepen door de nacht, er waren verre gedachten, opgeroepen door die éne zin uit het duister: 'Het is een mooie nacht, goede reis.'

Een zin van een eenzame, ongeweten kameraad.

Een ontmoeting op de hondewacht.

19 | Herkenning

Als dunne nevel viel schemering over de Botlek, de brede haven die een gewezen rivier was. Nog stak de oostelijke punt van het bijna voormalig eiland Rozenburg als een herinnering uit in het voortebbend, lichtdragend water; daar waar de Maas zich splitste in Rotterdam of Dordrecht. De harde neonreklame van Verolme, de lichten van de raffinaderij, trillend en dansend binnen het aantrekkelijk donker langs de oevers.

Laag op het water voer een motorbootje, omgeven door niets dan druilerige kilte en duisternis, omgeven ook door lange kaden vol rijzende ertstankers onder een lawaaierig regiment van grijpers en, aan de overzijde van de haven, soortgelijke superschepen in een waas van geruis en graanstof. En waar nergens plaats meer was, lagen de boeien vol met meer schepen, omringd door stuivende, zoemende elevatoren en een mozaïek van rijnschepen. De Botlek: nieuw, glanzend en vol.

Er lagen overwegend nieuwe schepen rondom; hoog, trots en ongenaakbaar van allure. Superschepen met alles achteruit. Een vonkend achterkasteel en daarvoor een lang, te lang voorschip, liggend onder het wisselend licht van dek- en kraanlampen. Het vreemd van alles waren de eenzame, hoge vluchthuisjes van de uitkijk, in een mast op het voorschip die bijna geen bak meer had. Daarin zou de matroos van de wacht, op zee, zielsalleen en hoog boven het zwaaiend voorschip, ver van de vredige, verwarmde flat op het achterschip, als een meeuw over de golven heen zweven, op zoek naar iets om uit te praaien naar de wachtende brug.

Nu, niets van dat alles. Geen mens te zien. Kilde, eenzaamheid, verlatenheid. Grijpende ijzeren robot-armen vol zwenkende lichten, plukkend aan de schepen als hongerige monsters met vurige, rollende ogen. Nu, eenzaamheid. Alles naar huis, iedereen de wal op gevlucht.

Pas ginds, achteraan, op de laatste boeien gemeerd alsof zij zich schaamde, lag het lege kasko van een schip tegen de wal aangedrukt; een oude, afgeleefde Empire die op lading wachtte.

Ze was zichtbaar rijp voor de sloop; displaced, hoogmoedig lijkend omdat ze zo leeg was, maar roestig van onder tot boven en met een paar sporen zwartig erts-zog uit haar spuigaten kwijlend, ter herinnering aan de laatste reis, aan de verleden lading.

Haar dek lag een zwaaiende, vuile touwladder hoog. Een dek bezaaid met luiken en schilden, die bespoten waren door de alles overheersende waterverf van echt peppel-erts, kleur roodbruin. Het zat tegen de opbouw aangespat in streperige kleurschakeringen, als een vergeefse poging tot camouflage. Men had nog geen moeite gedaan de luiken dicht te leggen. Als in paniek verlaten lag het dek erbij. De ertslaag was een klonterige, pijnlijke modder.

Er was niemand. De schim van een magere kat vluchtte weg tussen de winches van ruim twee.

En toen, uitkijkend over dat voorschip, een gevoel van vroeger, van oud geworden, van onmacht, van ongrijpbare jeugd. Dit was een andere eeuw, een brok vroeger, nauwelijks vooruit te branden ten koste van vijftientig ton olie per dag, nauwelijks goed voor tien mijltjes, nauwelijks te verzekeren, nauwelijks drijvend en verdienend. Een toonbeeld van vergane glorie. Een lachertje in een moderne haven vol glanzende, laagbemande schepen, superschepen/erstknokkers.

Een Empire in staat van ontbinding. Een van de laatsten. Een vreemd bekend wezen, een oervorm, oorlogskonstruktie, en haar hangende brugvleugels ondersteund door een hekwerk van binten die op spalken leken.

Naar binnen met heimwee hoog in de keel. Op de tast naar binnen. Een herkenning met zichzelf, met vroeger. Stemmen. Bekende?

De gangen natuurlijk goed geboetoept, waaronder het dek golvend van de roest. Bulten. Huidkanker. Uit het halfduister, in het voorbijgaan, de indringende stank van urine.

De trappen steil, hol en houterig, vuil in de boeken. De leuning en rug onder de handen. Een salon vol getruide, gebaarde mannen. Stemmen.

Schimmen. Reizen. Golven. Havens. Het zachte, wijndronken gevoel jong te zijn en weer thuis.

En later bij het weggaan, terug de scherpe Botlek in, het weemakend besef dat veel, te veel is afgebroken, kapotgemaakt, verpletterd en gewurgd in de naam van efficiency.

20 | Het dagboek

Het strand stond vol hoog water, want het was vloed en het woei hard uit het noordwesten. Golven die hun ruggen op de banken voor de kust gebroken hadden, schuimden in onderlinge wedijver het strand af, tot vlak onder de verstuivende duinvoet

Steeds brachten ze wat mee. Soms schoof een stuk hout of een leeg blik juist voor hun watervlugge vingers uit. Al wat aanspoelde legde zich als een kraag, als een grillige scheidingslijn tussen land en water neer. Dik en harig was de vloedlijn; de uitslag, de neerslag van de zee. Er liep een jongen, gebogen, speurend en snuffelend als een grage hond die iets van zijn gading hoopt te vinden. Eenmaal had hij een stel menukaarten gevonden van een echt passagiersschip, compleet met een in het frans gesteld diner. Ze lagen allemaal bij elkaar, alsof ze geen afscheid konden nemen.

En soms was er knotswier dat zo prettig uiteenspatte, als je de balletjes kapot kneep. Of tientallen blauwdoorschijnende kwallen, hardnekkig taai in hun dood en niet te verteren door de wind, totdat ze langzaam begraven werden door de vorming van een minuskuul duintje, een grafheuveltje. De jongen porde met een gevonden stok in de humusachtige, ruikende laag aanspoelsel, terwijl hij schuin tegen de harde wind aanleunde, zijn ogen tranend, wat hij nauwelijks scheen te bemerken.

Wat lag daar onder dat dode, gebroken riet? Trouwens, hoe kwam dát nou weer hier? Een heel veld van riet was het, een zwartig stuk in de lijn van aanspoelsel; opnieuw een verzameling die bij elkaar gebleven was.

Toch schemerde er iets wits tussen; bet leek op een boek. Nieuwsgierig bukte de jongen zich, liet de stok vallen, graaide met zijn handen en draaide het gevondene om. Radiodagboek, las hij. Een echt radiodagboek van een Nederlands schip dat Aalsmeer heette. Was dat schip vergaan? Hij schrok. Toen die ontstellende, opwindende gedachte zijn hersenen binnenspoelde, veegde zij alles rondom met kracht weg.

De jongen vergat het strand op slag en rende naar huis, het druipende dagboek onder zijn jas geklemd.

'Váder!' riep hij hijgend, 'kijk eens wat ik gevonden heb! Een radiodagboek. Van de "Aalsmeer"! Is dat schip soms vergaan?'

"s Kijken," zei vader. 'Ja, warempel. Ik herinner me die naam ergens van. Weet je wat je doet? Droog het bij de kachel, en dan sturen we het naar de maatschappij op. Die is in Rotterdam gevestigd, geloof ik. Dat zoek ik op kantoor wel uit.'

De jongen vergat zijn vrienden voor die dag, en droomde die nacht van een droog dagboek dat heel belangrijke gegevens bevatte; gegevens die licht wierpen op een nog nooit opgehelderde scheepsramp. En toen de jongen vroeg wakker werd, sloop bij naar beneden om het dagboek zó neer te leggen, dat opnieuw een stukje door de warmte van de kachel zou worden gedroogd.

Voor bij de volgende morgen naar school ging, droeg hij moeder op regelmatig oude kranten tussen de bladen te leggen, want die zouden het vocht opnemen. Als vader thuis kwam, zou het droog moeten zijn. Dan konden ze het inpakken en opzenden. Hij zou er zelf een briefje bij schrijven. Maar moeder deed nog veel meer. Ze bewerkte de bladen heel voorzichtig met een strijkbout, en onder haar voorzichtige banden werd bet weer een echt boek-met-verband-er-in; een echt radiodagboek.

De jongen was enthousiast, en toen vader thuisgekomen was, keken ze samen vol ontzag naar die droge kolommen vol GMT en KC/S, roepnamen, Q-kodes en kuststations.

Nee, vader was op kantoor niet veel te weten gekomen. Hij had er nog over gedacht de rederij te bellen, maar daar was van alles tussen gekomen. Dus moesten ze het maar netjes inpakken en opzenden, vooral nu moeder er zo haar best op had gedaan.

'Mijnheer,' schreef de jongen, 'ik heb dit dagboek persoonlijk aan het strand gevonden. Misschien is het van een schip dat vergaan is. Ik verkeer in grote hoogspanning. Laat u vooral niet na om me te schrijven en te bedanken.'

Om dat laatste moesten vader en moeder wel erg lachen, maar ze vonden het toch een keurige brief. Vader zou het pakketje posten. De jongen stond erop de portokosten zelf te betalen. Uit zijn spaarpot. Hij lette er scherp op dat vader het pak meenam en goed achterop zijn fiets bond. Zijn eerste vraag bij het thuiskomen was: 'Is het gepost?' 'Ja,' zei vader. 'En nou maar afwachten.'

Aan het andere einde van de wereld, in Kaapstad, ontving de radio-officier van het motorschip 'Aalsmeer' een brief van kantoor. Het was een brief op poten. Er was een oud dagboek, maar van vrij recente datum, aan het Pettense strand gevonden. Het was naar de rederij toegezonden. Het was volledig in tegenspraak met de voorschriften om dagboeken van minder dan 5 jaren oud weg te doen. Een radiodagboek was een belangrijk document, zo werd gesteld: 'Verzoeken ons omgaand uw commentaar te doen toekomen.'

De radio-officier werd rood, geel en groen. Hij was een nauwgezet man, die op een kustreis plotseling genoeg gekregen had van al die ouwe rommel in zijn kast, en de hele bende over de muur had gezet.

Jarenlang lagen die dingen te beschimmelen. Niemand durfde ze vrij te zetten. Eindelijk had hij dat dan gedaan, en dan kwam er zo'n rotjong uit Petten, die het geval vond.

Hij probeerde zich voor te stellen wat er met het dagboek was gebeurd. Gedroogd, gestreken, per post opgezonden ... Hoe meer hij er over nadacht, hoe kwader hij werd. Het was ontstellend!

Tenslotte liep hij naar de kapitein en gaf hem zwijgend, maar met een rood hoofd de brief. En daar hij een goede duim had, vertelde hij met verve het hele verhaal van dat strandjuttersjong uit Petten.

De kapitein zat een tijdlang roerloos, nodigde de man tenslotte uit voor een borrel, daar hij wel inzag dat deze een morele klap gekregen had, en nodigde nog meer opvarenden uit, om eens ernstig te discussiëren over dit vreemde voorval.

Toen de vijfde borrel een brandend feit in de lege maag was, werd in onderling overleg - na gehouden scheepsraad - en antwoordschrijven opgesteld.

'Mijnheer,' begon de brief. 'Op het moment dat ik de oude dagboeken vrijzette, was het sekonden te laat. Ik kreeg onmiddellijk spijt, toen ik de plons boorde. Het was een koude, stormachtige kustreis. Ik heb overwogen ze nog na te springen, maar mocht niet van het Gezag.

In overleg met de Gezagvoerder heb ik besloten in het vervolg mijn oude dagboeken - van voldoende oude datum - in zuidelijker zeeën over de muur te zetten.

Hopende u naar genoeg te hebben ingelicht...'

Het incident was gesloten. De Radio-officier tekende met een groot en breed gebaar, de Kapitein tekende voor gezien.

De jongen in Petten kreeg twee grote enveloppen thuis. De een was een bedankbrief. De ander een levensgrote plaat van een echt passagiersschip in volle zee.

Hij was er dagenlang verguld mee.

21 | The missing link

Sinds de Britse geleerde Darwin zijn beroemd geworden theorie uitbracht, dat mensen van apen plegen af te stammen, is gezocht naar bevestiging hiervan.

De vondsten van oeroude menselijke schedels, zoals die van de Neanderthal-mens, moesten de langzame overgang van aap naar mens aantonen, maar steeds was er verwarring onder de geleerden. Er ontbrak iets in de schakel aap-mens, en dat gemis werd een begrip: the missing link.

Een andere Brit, Sir Hardy, heeft het probleem dertig lange jaren bestudeerd en is tot de volgende konklusie gekomen. Een miljoen jaren geleden werden de apen in de harde strijd om het bestaan naar ondiepe plaatsen aan de kust verdreven, om daar voedsel te zoeken.

Aanvankelijk waadden zij daar rond, maar langzamerhand leerden ze zwemmen.

In de loop van duizenden jaren verloren deze apen hun haren, maar behielden hun hoofdhaar, ter bescherming tegen de zon. Zij leerden rechtop staan, hetgeen in water gemakkelijker is, en zij leerden versteende zee-egels en schelpen als wapenen te gebruiken. Daarna keerden zij terug naar het land, rechtop lopend, in staat om op jacht te gaan om in hun onderhoud te voorzien.

Aldus Sir Hardy, die eveneens beweert, dat de liefde voor de zee en voor de moderne onderwatersporten, compleet met aqualong, snuiver, of zwemvliezen, allemaal tekenen zijn van erfelijke aanleg.

Daar sta je dan als zeeman maar weer van te kijken. Dikwijls genoeg heb je je afgevraagd, hoe je zo stom kon zijn om naar zee te willen. Steeds was er in je gedachten een schakeltje zoek: the missing link.

Maar achteraf gezien, na het Sir Hardy tijdperk, is alles duidelijk. De man heeft gelijk.

Die zee-apen verloren dus hun haar, omdat ze veel in het water stonden. Mogelijk, maar niet hun streken. Vooral de mannetjes niet. Deze zijn nog steeds zwaarder behaard dan de vrouwtjes.

Hieruit volgt logischerwijs, dat de vrouwtjes meer in het water stonden, dus het zware viswerk moesten doen, terwijl de mannetjes aan het strand speelden. De natuurlijke emancipatie van de vrouw is hiermee bewezen.

Hardy heeft ongetwijfeld gelijk. Neem bij voorbeeld de oergeluiden uit de badkamer naast mijn hut. Neem de aapachtige, wijdbeense loop van de doorsnee zeeman. Neem het van de hak op de tak springen tijdens messroom-gesprekken. Verder is het een bewezen feit, dat 'n zeeman veel van bananen houdt.

Daar staat tegenover, dat veel zeelieden niet kunnen zwemmen. Onze bootsman bij voorbeeld vaart al meer dan twintig jaren, maar dreigt onder de douche nog te verdrinken. Misschien is hij gedegenereerd.

Het is echter een feit, dat er masten op een schip staan, waarmee bewezen wordt, dat intuïtief een oerwoud wordt nagebootst. Trouwens, waarom heten laadbomen inderdaad laadBOMEN?

De ra is een degelijk voorbeeld van takvorming, terwijl stagen gemakkelijk terug te brengen zijn tot lianen. Maar al te gemakkelijk beziet de buitenstaander het gemak waarmee matrozen de mast in klimmen. Dit is aangeboren behendigheid, aapachtige aanleg.

Onder ons, zeelieden, is het frappant te noemen dat apen naar zee gingen om MENS te worden.

Dat hebben wij altijd al geweten.

Thank you, sir Hardy!

22 | The tug that lost her senses

Er dreef een Griek zonder roer even bezuiden de Azoren en de sleepboot 'Zuidzee' briede er verlangend op af. Alle kracht in haar korte, gedrongen scheepslichaam hing aan haar snel door het stormachtige water rondwentelende schroef.

De 'Zuidzee' had een kersverse bemanning die pas in Horta aan boord gekomen was, en haar eerst job rook.

Wel was de positie van de vleugellamme Griek nagenoeg bekend, want er was een kotter van de Amerikaanse kustwacht in de buurt, die een pracht van een loran-fix had opgegeven. Onmiddellijk gevaar voor schip en bemanning was er dus niet, maar het zou de laatste maal niet zijn dat een konkurrent, absolute radiostilte bewarend, als een spook langzij van het toekomstige job was opgedoken en had mogen vastmaken. Daarom maakte de 'Zuidzee' haast, en dook driftig de golven in. Marconist de Wijs hield oren en ogen open. De kotter en de Griek onderhielden regelmatig radiokontakt. Elke keer peilde de Wijs met zijn radio-richtingzoeker die signalen, om te kijken of beide schepen nog recht vooruit zaten, en elke keer was dit zo.

Het karwei zat safe; een ouwe, maar volgeladen Griek. Dat leverde aardig wat op. Weliswaar was de Griekse kapitein nog steeds niet ingegaan op de LOF-aanbieding (Lloyds Open From: wij brengen u binnen, anders wordt er niets betaald) maar vroeg of laat ging het ouwetje voor de bijl; no cure, no pay!

'Hij bijt nog steeds niet, kapitein,' zei de Wijs. 'Ze willen ons eerst zien, denk ik.'

'Dat mag,' antwoordde kapitein Kooy. 'Laat ie maar vast in de mast klimmen, dan ziet ie ons zó boven de horizon verschijnen. Wij zien die twee al dik op de radar.'

Toen de drie schepen in elkaars nabijheid lagen, was het avond geworden.

'LOF accepted,' kon de Wijs melden. Ze zouden onmiddellijk mogen vastmaken.

De 'Zuidzee' draaide verscheidene malen verkennend om de prooi heen. De ruwe zee bewoog boord- en mast-lichten als dwalende sterren op en neer. Het zoeklicht bescheen de Griek aan alle kanten.

'She's all yours,' seinde de kustwachtkotter. 'Geluk ermee, en behouden binnenkomst.'

'Thanks for the service,' antwoordde de 'Zuidzee.'

De Griek meldde dat het best uit te houden was, en daarom werd in onderling overleg besloten pas bij daglicht vast te maken. Het had geen zin mensenlevens in de waagschaal te stellen, nu het karwei kontraktueel vastlag. Bovendien voorspelden de weerberichten handzamer weer, en Horta was vlakbij. Aldus beslist en toebereid zijnde, gaf kapitein Kooy zijn orders.

De Wijs kon gaan rusten; die had zijn portie vandaag al gehad en moest fris zijn als het nodig was. De stuurlieden dienden de Griek in de gaten te houden: in de buurt blijven als het job een eind op de wind verdaagde.

De rust keerde weer op de 'Zuidzee'. Iederen wist waar hij aan toe was: afwachten, de nacht zo goed mogelijk doorbrengen, op de brug of beneden, in de buik van het rollende en stampende schip; proberen wat te slapen.

De ene wacht loste de andere geeuwend af. Dáár lag de kotter, en dáár lag de Griek. Keep 'r in the holes, boys! Traag verstreken lange, lege slingeruren, vol kille vermoeidheid, die met ettelijke bakken koffie werd verdreven.

Soms rinkelde de telegraaf. Kotter en Griek verdaagden, ze dreven uit elkaar. Er achteraan met de 'Zuidzee.' Maar toen de grauwe wintermorgen bezit begon te nemen van dit bewogen stuk Noord-Atlantic, waarvan de 'Zuidzee' het steigerende middelpunt was, zag de verbouwereerde stuurman van de wacht de vormen van de kustwachtkotter voor zijn neus opdoemen, juist waar hij de Griek had verwacht.

Het hulpeloze vrachtschip *was* onder de horizon verdwenen. Ze hadden dapper de langzaam wegdrijvende kotter gevolgd ...

'Stom,' zei kapitein Kooy rustig. 'Verdomd stom van jullie.'

En verder zei hij niets, want wanneer de verwisseling van de halende lichten van beide schepen had plaatsgevonden, was niet meer uit te zoeken. Het kon in één seconde gebeurd zijn, want de sleepboot tolde snel rond.

De uitgeporde de Wijs klom kankerend in zijn seinsleutel. De kotter antwoordde onmiddellijk. Het had hen al bevreed. Waarom waren ze niet bij die Griek gebleven? De Griek zelf gaf geen antwoord; die Perikles lag nog te ronken. Ook de radar gaf geen uitsluitsel.

Kapitein Kooy bestudeerde de kaart zwijgend. Dáár stond de oude loran-fix nog. Sindsdien was de Griek een uur of twaalf op stroom en wind verdreven.

Waar zat de 'Zuidzee' intussen? Wanneer was de kotter losgeweekt uit het kleine konvooi? Wanneer had de verwisseling plaatsgevonden?

'Ik heb de Griek te pakken, kap,' riep de Wijs. 'Ze willen weten waar we zijn.'

'Peil 'm maar gauw.'

'Tweeëntien, rechtwijzend, kapitein.'

'Okee, bedankt.'

Kapitein Kooy scharrelde in de kaart. 'Maar dat kán niet, man! Daar geloof ik niks van! Is het geen honderdtachtig graden fout, dus zevenendertig? Precies, de andere kant op?'

'Die Griek zit achter ons, kapitein,' antwoordde de Wijs.

'Hoe weet je dat zo zeker?' vroeg kapitein Kooy.

'De sense zegt minimum bij twee-zeventien. U weet dat de internationale afspraak is: juiste richting bij zwakste geluid, en de sense zegt ...'

'Ouwehoer niet, de Wijs!' riep kapitein Kooy. 'Ik ken de regels wel! Maar wij zijn nieuw aan boord. Toen je gisteren zat te peilen, heb je toen je sense-richting geprobeerd? Zat ie voor- of achteruit? Nou, nou?' Hij was duidelijk geïrriteerd.

'Ik geloof van wel,' antwoordde de Wijs.

'Geloven mag je in Maassluis doen, in welke kerk je maar wilt. Weet je 't zeker? Heeft je voorganger verteld dat de juiste sense-richting bij zwakst geluid is? Ja, of nee?'

'Nee,' zei de Wijs. 'Maar gisteren zat ie vooruit.'

'Ik geloof je niet,' besliste de kapitein. 'We moeten het naar voren zoeken. Volle kracht! Radar op het grootste bereik en stomen maar!' Water, water, gek-makend, ruisend, schuimend, opspringend water. Slingeren, rollen, stampen, tekeergaan, uitkijken over 'n lege zee en 'n leeg radarscherm.

'We gaan op tegenkoers,' zei kapitein Kooy tegen de middag, 'want dát kan niet! De Wijs krijgt geloof ik toch gelijk.'

'De signalen werden zwakker, kapitein. Tenminste, dat geloof ik.'

Terug, ditmaal met het zeetje in de rug. Een vorstelijk duwtje. Slingeren, rollen, stampen. Vier uur, vijf uur, zes uur stomen. Een brug vol zwijgende mensen.

'Vlek op de radar!' riep de stuurman.

'Wisselt ie uit?'

'Ligt stil, kapitein. Dat is 'm!'

'Hoe is het met je sense, de Wijs? Nog steeds recht op de kop?'

De Wijs grinnikte: 'Inderdaad, kapitein. Zwakste zijde, goede zijde. Die Griek wil weten waar we blijven .. .'

'Laat 'm maar vast in de mast klimmen, dan ziet ie ons zo.'

De brug was vol gepraat en gelach. Iemand zong: 'Daar was laatst een Griekje loos, die wou gaan drijven, die wou gaan drijven 'n hele poos.'

'Marco!' riep kapitein Kooy. 'Tell the cutter that we've got our senses back now.'

'Okee, kap!'

'En ... eh, de Wijs ...'

'Ja, kapitein? ...'

'Vraag die Grieken hun boot binnen te halen, die ze vannacht buitenboord gezet hebben.'

'Een boot buitenboord, kapitein?'

'Ja, natuurlijk! Ze hebben 'm zelf op de riemen naar Horta willen brengen. Vind je dat zo gek? Nooit van de *Odyssee* gehoord?'

23 | Herinnering

De torenklok slaat twaalf. Weer ging een uur voorbij. Ik hoorde slagen nagalmen door de nauwe straatjes van mijn dorp; het dorp dat ik eens ontvluchtte. Nu ben ik er levenslang aan verkleumerd. Ik hoor de tijd, ieder uur. Tijd betekent niets. Tijd is een menselijke uitvinding die de eeuwigheid probeert vast te leggen. Maar dat lukt natuurlijk nooit. De eeuwigheid is ongrijpbaar. Zij is God.

Er is een tijd dat ik anders op de klok leefde, toen ik trouw wachtjes stapte in de machinekamer van mijn schip. Vier uur op, acht uur af. Zo was het toen nog. Behoudens torntoe. Je weet wel hoe dat gaat. Het aantal slagen per minuut was belangrijk.

Zoveel klappen per seconde. Je leefde met seconden. Iedere klap was zoveel meter voortgang door het water. Water, water, eindeloos water. Maar meter en seconde zijn ook aardse begrippen, afgeleid van de grootte en de draaisnelheid van de aarde in het heelal.

Ergens heb ik nooit kunnen rijmen dat seconden belangrijk zijn. Ergens, heel vaag, voelde ik toen al dat we bezig waren onszelf te belazeren met die techniek en die snelheid. Maar je moest en je ging mee, en je overwon dat gevoel gemakkelijk, té gemakkelijk.

Time is money, niet waar? Je wist niet beter. En dan moet je eerst zo'n klap krijgen als ik, vóór je je tweede ik boven voelt komen.

Ik herinner me als de dag van gisteren dat ik boven kwam uit de machinekamer om een luchtje te scheppen aan dek. We voeren op de machtige Amazone.

Groen, groen, niets dan groen om ons heen. En bloedheet. Ik stond te kijken naar die andere wereld.

Beneden, waar ik vandaan kwam, regelmaat en systeem achter elke bocht in iedere pijp. En hier dat warrelige, schijnbaar volkomen overbodige en nutteloze door elkaar heen groeien van bomen en bladeren. Ik begreep het niet, dat contrast. Ik kon het leven op dat moment moeilijker begrijpen dan ooit. Filosofische inslag, misschien.

Ik stond daar maar te staren naar al dat groen om ons heen. Plotseling, als een zweepslag, flitste een felle windvlaag over de begroeiing. De bossen bogen zich onder de gril van die enkele speelse seconden.

De apen in de hangende takken staakten hun opgewonden gekrijs. Geschrokken vogels wiekten op uit de groenmassa's en wiekten op de wind weg. Schijn-dode krokodillen op de modderige oevers knipperden even met hun ogen, toen het water langs hun bekken rimpelde. Toen was die windvlaag voorbij.

Ik dacht: dit kan niet, en keek gespannen toe. Een minuut lang bleef de natuur nog waakzaam. De bomen deinden uit en vonden opnieuw roerloos de hoogste stand tot de brandende zon. Apen begonnen weer te spelen. Krokodillen sloten hun ogen. Het water leek te stollen en vloaide opnieuw, als dunne smeerolie, naar zee. Het was voorbij, voorgoed voorbij. Alles was weer zoals in den beginne. Precies die term schoot me te binnen. Was er wel iets gebeurd?

Ik voelde me beroerd. Ik was een windvlaag. Nooit had ik scherper mijn eigen tijdelijkheid beseft. Wie was ik? Geen boom, geen aap, geen krokodil wist van mijn bestaan. Wat was ik? Vijfde WTK op een klein Hollands schip; wat stelt dat voor in het wereldgebeuren? Ik voelde me bedrukt en terneergeslagen, maar toch was ik gelukkig dit gezien te hebben. Ik moest het zien, geloof ik nu.

Ik beschouw het als een parel in mijn herinneringen. Soms maakt een oester van een lastig zandkorreltje, dat bij hem binnengeslopen is, een echte parel. Zoiets heb ik ook gedaan, met die windvlaag, want ik kon dat beeld maar niet kwijtraken. En nog steeds klamp ik me eraan vast. Jongen, je bent even een windvlaag. Draag je lot! Dat is precies wat ik nodig heb.

O ja, ik ben nog wel eens opstandig. Vooral als ze aardig tegen me willen zijn. Medelijden heb ik niet nodig, dat heb ik zelf genoeg gehad.

Ze zeggen hier vaak, dat ik blij moet zijn om te mogen leven. Maar mijn feitelijke leven lag op zee. Waarom ben ik zo dikwijls tekeer gegaan, heb ik de zee en het schip vervloekt? Waarom kankerde ik zo vaak op storm en hitte toen ik nog een lichaam had dat er tegen kon?

Ik leef, ja ik leef nog. Maar op herinneringen. Op de herinnering aan een windvlaag over de Amazonas.

Mijn blinde ogen zien het groen. Soms strek ik mijn hand uit en betast de bomen.

En als ik begin te zweten, omdat ik het me zo intens inleef, voel ik de hitte ook.

Ik voel de steekwarmte van de zon door me heen. Elke mug is een muskiet.

Gek is dat, blind te zijn en toch kleuren te kunnen zien. Sterker nog, ik ruik die kleuren. Gelukkig ben ik niet altijd blind geweest. Nu kan ik herinneringen in kleuren omzetten.

O, ik ben bevoorrecht. Wie van mijn leeftijdgenoten had zoveel van de wereld gezien op zijn vijftiengste jaar? De hele wereld heb ik rond gevaren. Overal ben ik geweest. Vijf continenten, zeven zeeën, tientallen landen.

Varen is een psychose. Pas bij binnenkomst ben je die kwijt. Bij vertrek zit je er weer in. Varen is een mentaliteit. Als je die niet hebt, ga je er aan kapot. Zo dacht ik er toen tenminste over.

Vier op, acht af. Dagen achter elkaar. Soms onderbroken als je ergens binnen ligt.

Heftig heb ik gevaren, alsof ik wist wat te gebeuren stond. Alsof ik wilde inhalen, wat ik eenmaal zou missen.

Windvlaag. Windbui. Dat ben ik geweest. De vloot is er niet armer van, nu ik niet meer mag varen.

Alles gaat gewoon door. De Amazone is dezelfde, alleen ben ik er niet meer.

We kwamen thuis van de reis. Het stampen van het schip en het gedreun van de machines zat nog in mijn oren; als een dot poetskatoen. Het leek wel of er een doosje lawaai in mijn oorbuizen vast zat.

Als een dronkelap liep ik door de stad. Ik voelde me ook dronken. Die vaste wal was zo onwennig na al die slingerdagen, dat ik overal rondkeek naar een stang of een trap om me aan vast te grijpen. De afrekening was goed. Ik had een aardige duit opgespaard en besloot ze thuis te verrassen.

Opgelucht, uitgelaten was ik toen ik in die huurauto stapte. De werkelijke vreugde van zoiets konkreets en vlugs als een auto kent alleen de zeeman, geloof ik.

Je bent thuisgevaaren in je eigen land. Iedereen spreekt je eigen taal. Je kunt iedereen wel zoenen.

Misschien was ik te onoplettend. Misschien was ik te gelukkig of te onwennig in het drukker geworden verkeer. Boem! Klap in m'n rug, stekende pijn. Zwaar ongeval. Mijn schuld. Eigen schuld. Weg, toekomst weg, wereld weg. En nu lig ik hier.

Soms komen vrienden me opzoeken. Ik laat ze praten. En als ze dan praten, kankerend over allerlei kleinzielige dingen, draai ik mijn blinde ogen naar hen toe en dan worden ze vanzelf stil, alsof ze plotseling inzien wat ik woordeloos probeer te zeggen.

Kon ik het al die zeevarenden maar vertellen, met mijn blinde ogen. Kon ik ze maar waarschuwen.

Laat ik nou maar uitscheiden, anders begin ik nog te grienen. Ik hoop dat ik dáár overheen ben.

Ik wil de zee beleven als een blinde jongen met een kapotte rug. Varen wil ik, voelen aan zuigers en stangen en temperaturen, zuigers trekken, tomtoe maken, never mind wanneer en waar. Ik wil verdomde winches repareren, dagenlang in de kou bij een ankerspil rondtobben, een hele schroefas in m'n eentje vernieuwen, overals wassen, kakkerlakken doodslaan, vechten met een uiekok, soppen, wc's schoonmaken. Kan me niet verdommen. Alles zou ik willen, begrijp je?

Maar dat kan niet meer, hoor je dat goed? IK KAN HET NIET MEER. Wat weet jij daarvan? Wat voel je daarvan? Niks, en gelukkig maar.

Vijftig, hooguit honderd kerels kennen me nog op de koopvaardij. De helft is me allang vergeten. Ze weten niet eens wat me overkwam. Het leven gaat door. Hij kreeg een ongeluk, hoor ik ze zeggen. Sindsdien staat hij buiten de werkelijkheid. Hij is bevooroordeeld. Hij is niet meer in staat de dingen zuiver te zien.

Ze hebben gelijk. Ik kan niets meer zien. Ik werd blind omdat er ergens in mijn ruggegraat een zenuw afknapte. Vraag me niet waarom. Van machines weet ik heel wat, maar van ruggewervels weinig. Ik vraag me wel eens af of de dokters het zelf wel weten.

Ze zeggen nog steeds dat ik beter kan worden. Dat zou een wonder zijn. Maar varen kan ik nooit meer.

Je komt binnen met de poet, na een jaartje Perzische Golf. Heus, daar heb je niks, helemaal niks. Alleen maar zand en hitte.

Maar ik zou er best weer heen willen, al was het in augustus, als de temperatuur boven de honderdvijftig komt, en het zout van het zweten in witte randen op je ketelpak ligt.

Hier kan ik daar niet over praten. Ze kennen mijn verhalen allang. Ze kotsen ervan, dus zwijg ik maar. Ze denken maar dat ik wil grozen met mijn zogenaamde wereldkennis. Grozen: ik grozen?

Ik herinner me zoveel; zeven jaarjaren vormen een heel arsenaal herinneringen.

Ik spin ze uit over mijn verdere leven, want ik maak me geen illusies meer. Misschien zou ik bedrogen uitkomen, als ik plotseling weer kon zien.

Misschien zou alles tegenvallen. Misschien is het zo wel beter. Idiote gedachte, is het niet?

Soms denk ik aan Paulus die de bliksem in zijn ogen kreeg. Jezus riep hem toen na: 'Saul, Saul, waarom vervolgt Gij mij?' En hij werd weer ziende en dienaar van Jezus.

O God, dat zou ik ook wel willen, maar dat is zo ontzaglijk veel om te doen. Ik zou het niet volhouden, als ik weer kon zien.

Ik heb hier veel over nagedacht. Het is erg belangrijk iets buiten jezelf te hebben. Hoe groter dat iets is, des te meer wordt de aandacht van jezelf afgeleid en hoe minder je je eigen tegenslag gaat voelen.

Nee, ik zit echt niet meer te piekeren, maar van achter m'n gesloten luikjes voel ik dat zo.

Van je bed af ziet de wereld er anders uit. Je tweede ik komt boven. Heel andere dingen worden belangrijk dan het zogenaamde volle leven. Vreemd, maar soms voel ik me voller dan vroeger. Die ramp heeft niet alleen ellende gebracht.

Ik heb de herinnering aan die windvlaag over de Amazone, die me dierbaar geworden is.

Kan je begrijpen waarom? Ik zag. Ik voelde. Even had ik macht. Ik wás die windvlaag zelf.

Maar het ging voorbij. De bomen stonden weer stil. De apen speelden. De krokodillen lagen roerloos. Was ik werkelijk voorbij? Ben ik werkelijk voorbijgegaan?

Zeg, als je nog eens iemand van de jongens tegenkomt op de vloot, of ergens in een haven, doe ze dan beslist de groeten.

Leuk dat je gekomen bent. Met jou heb ik altijd kunnen praten. Maar je kunt me niet helpen, makker. Kijk niet zo ongelukkig. Ik wéét dat je zo kijkt.

En zeg de jongens dat ik het goed maak. Ik ben verder dan ik was, jaren verder. Begrijp je?

24 | O, island in the sun!

De image van een kleine zandbult midden in de blauwe oceaan, een palmboom en een jonge, blonde en uiteraard naakte vrouw! Het prototype van ontelbaar vele cartoons, moppen, en legendes en dagdromen.

Dagdromen? O, island in the sun! Een meeslepende melodie, welke aan ons gevoelsleven appelleert, vooral als het winter is. Zelfs zeelieden gaan er mank aan dit verlangen te koesteren. Het gegeven is onuitroeibaar, maar is het waar, kan het waar zijn?

Toen ons cruise-schip nabij een eiland in de Caribische Zee haar anker liet vallen, en honderden toeristen zich lieten afzetten - letterlijk en figuurlijk - op een eiland met een toeristen-industrie, zagen wij onze kans schoon.

Er lag nog een ander eilandje, een eindje verderop. Het leek onbewoond. Niemand ging er heen. Wij zouden het veroveren. En zo roeiden we over de kalme zee weg van het schip, richting hagelwit strand, waarboven palmen als een balletscène tegen de strakke hemel stonden gegrift.

Er stond veel stroom. Het water weerkaatste de zon als een volmaakte spiegel. Het was warm, erg warm, en het was ver. Maar we naderden het strand zienderogen, en weldra jompten de eersten overboord om het beloofde land als eersten te kunnen betreden.

Ze hesen zich onmiddellijk weer op, schreeuwende van de pijn. De meesten waren met hun voeten in puntige zee-egels terecht gekomen.

We lieten de riemen rusten en hesen de slachtoffers aan boord, die pijnlijk hun voetzolen inspekteerden. De gelijkenis met grote poolse aardappels was niet overdreven. De voeten zaten vol met blauwe pitten. 'Is dat gevaarlijk?' vroeg iemand.

'Ik heb 'ns een vent meegemaakt, die er zo'n poot van kreeg,' lichtte de hofmeester toe, terwijl hij een olifantsmaat aangaf.

'O ja?' werd uitgeroepen, 'bloedvergiftiging?'

'Niet meer overboord jompen, mannen!' werd bevolen. 'Haal op gelijk!
We gaan toch maar landen!'

'We moeten teruggaan!'

'We gaan landen, zee-egeltenen of niet!'

Daar gingen we dan, geholpen door de kalme branding, een heerlijk strandje op. We bonden een touw om een klapperboom en dat was dat. De slachtoffers strompelden met pijnlijke voeten het strand op, en begonnen te pulken. Daarbij viel het op, dat ze gaandeweg ook begonnen te jeuken.

'Getferdemme!' riep iemand tenslotte uit. 'Allemaal kleine diertjes hier aan die waterrand. Wat zijn dat?'

'Zandvlooiën,' lichtte men toe. 'Die kruipen altijd naar binnen, waar het warm is.'

Dit laatste bracht veel aardappelpoters met snelle veerkracht overeind. Enkel en gingen terug in de sloep.

'Op verkenning!' riepen de gezonden. 'Zwempakken aan en op verkenning!'

Dat gebeurde. Er was zand, en er waren palmbomen. Er waren palmbomen en er was zand. Verder was er niets.

Een kloeke matroos kreeg dorst, zag de klappers hoog in de bomen hangen, en begon te klimmen. Wij hadden natuurlijk niets te eten en te drinken meegenomen. We zouden onszelf zijn in de vrije natuur.

Het valt echter niet mee in een metershoge geschubde stam te klimmen, vooral niet op blote voeten, ook al beweert men dat we van de apen afstammen.

Toen de matroos halverwege niet verder durfde, wilde hij omlaag, en gleed verschrikt de rafelige weg terug, om daarna praktisch ontmand en met twee handen aan het kruis terug te gaan naar de sloep.

O, island in the sun. De zon was hoog. Er was geen eten. Er was geen drinken. Hoog stond de zon, hoog hingen de klappers. En we hadden ontmanden en aardappelpoters. En ging gewezen en gekners der tanden op uit de steeds voller rakende sloep. 'We moeten terug!'

'Zwemmen!' werd gesuggereerd. 'Heerlijk gaan zwemmen!'

Dat gebeurde, maar heel voorzichtig, vanwege de zandvlooiën, en eventueel haaien en eventueel kwallen en eventueel zee-egels.

Tenslotte vertoonden enkele piknische typen verschijnselen van zonnebrand.

Toen werd de sloep met vereende krachten, heel voorzichtig vrijgezet, en zijn wij in arren moede voorzichtig teruggeroeid naar het schip. Het was heet. Het was ver. Het was doodvermoeiend.

Toen we een voor een de gangway opstropelden, kregen we nog meer morele klappen. Het kommentaar van de thuisblijvers was verpletterend.

We hebben ons gelaafd aan ijskoude rum-coke, en als we té veel last kregen van iemands opmerkingen, mompelden we: 'Jan Salie, Betweters, Slappingen!'

Nee, dan de dokter pas. Die zei óók: 'Bah!'

Om tien uur 's avonds had hij de laatste aardappelvoet met een pincet leeggepulkt.

Eens zal ik mijn zoon de voetzolen laten zien, als hij begint te ouwehoeren over een laag, zandig eilandje met palmbomen enzovoorts er op.

'O, island in the sun! Forget it, son!'

25 | Dienstgeheim

Het kleine kusttankertje lag bijna bedolven onder de nieuwe oliesteiger aan de Europoort. Het was een eigenzinnig scheepje. Het was anders. Allerlei geheimzinnige buizen kronkelden over het korte voorschip. Ook die waren anders. Het scheepje rook anders. Een stuurman, gekleed in fragmenten khaki en wit, stond verveeld bij de gangway naar het tjoeken van de pompen te luisteren, maar toen wij vertelden wat we kwamen doen, verdween zijn apathie onmiddellijk. En ook dát was anders. Met een brede grijns bracht hij ons naar de kaartenkamer. Sekonden later verscheen de kapitein, die ons hartelijk welkom heette en verklaarde dat zijn radar defekt was. Na uitwendige controle schroefden wij de kast open, ons niet al te veel aantrekkelijk van het gerucht achter ons, waar minstens vijf man stonden te loeren.

Wij schreven die belangstelling toe aan het feit dat die arme sloebers de wal weer niet op konden, omdat het schip over twee uren zou varen.

Praat 'n zeeman niet over Europoort. Hij heeft er weinig goede woorden voor over: geen openbaar vervoer, geen tram, geen trein, geen boot. Alleen peperdure taxi's. Toen wij de kast open hadden, zagen we het beroemde hoogspanningskabeltje los hangen. Onder ademloze stilte werd de dop op zijn plaats gedrukt.

De radar werkte weer. Wij schudden nog wat aan bet toestel, rommelden aan buizen, beproefden schakelaars, maar bet toestel weigerde te haperen; 'n hele ontdekking. Ook anders dan anders.

'Dat is het dan, kapitein,' zeiden we.

'Are you sure?'

'Yes, quite sure.'

De kapitein keek op zijn horloge en vroeg ons hem te volgen naar de salon. De toeschouwers weken eerbiedig achteruit om ons door te laten. Kennelijk waren zij door het een of ander geamuseerd, wij dachten omdat de fout niet door mensen van het schip gevonden was,

bijvoorbeeld door de kapitein. Leedvermaak dus. De salon stroomde vol mensen.

'Wat wilt u eten en drinken, dokter?' vroeg de kapitein, terwijl een bediende gewillig standby bleef. De zes aanwezigen wachten met zichtbare spanning op antwoord. Het was vreemd, heel vreemd.

'Mag ik dan gebraden kip en een paar glazen bier voorstellen?' zei de kapitein.

'Graag,' was het domme antwoord.

Er kwamen zeven biertjes en zeven malse haantjes. Er werd veel gepraat en gelachen. Vreemde sfeer, vreemdgezellige boot, geschikte bemanning, prima sfeer. Maar wat was er toch aan de hand?

Wel viel het op dat steeds dezelfde man alle bonnen tekende. Het was een man met drie volle strepen en een schroefje op zijn epauletten; kennelijk de hoofdwerktuigkundige. Hij was de somberste van allen.

Na een klein uurtje verlieten wij het schip, uitgewuifd door een luidruchtig gedeelte van de bemanning.

Het was een groot, groot raadsel. En het zou dit gebleven zijn als niet twee weken later een brief thuiskwam; een brief van de derde stuurman van dat vreemde kusttankertje. Een brief, gepost in Hamburg.

Onze service, zo stond er in, had precies veertien minuten geduurd, en dat betekende een record.

Kapitein en hoofdWTK hadden gewed wáár een standaardfout het snelst gerepareerd kon worden in de wereld. In vijf havenplaatsen was de dop eruit gehaald. De tijden varieerden van drie uur tot veertien minuten.

Dat was de oplossing. Maar niet van alles. Piekeren we er nog over hoe die hooggestemde, sociaal voelende derde stuurman aan ons huisadres gekomen is.

26 | Deadslow

Toen de oude Per Jakobsson stierf, heerste er grote verslagenheid op de vloot. Het was immers bekend dat diens zoon Niels een playboy was, die zich nog nooit werkelijk serieus met de rederij had bemoeid.

De zeelieden die met de maatschappij vergroeid waren, huiverden. Ze zagen het spookbeeld van een faillissement voor zich oprijzen, en dat betekende ergens anders opnieuw beginnen, onderaan de ranglijst.

Alleen kapitein Tage Harland van de 'Norske Havet' glimlachte. Onmiddellijk na ontvangst van het overlijdenstelegram had hij eindelijk de verzegelde envelop geopend, die al zo lang in zijn kluis lag.

De 'Norske Havet' was het enige passagiersschip van de Jakobsson-vloot. De oude Per had er heel wat geld ingestoken, zonder te weten of het er ooit helemaal uit zou komen.

Maar Per had zijn trots, en dat was de 'Norske Havet'. Enkele dagen na de begrafenis kwam Niels aan boord. Hij sprak Harland direkt met zijn voornaam aan, zoals de oude Per ook altijd bad gedaan. Dat verwonderde Harland niet, maar zijn officieren ergerden zich er aan. Het geheim van Pers brief was snel bekend. Niels zorgde daar zelf wel voor. Aan de bar kon hij zijn mond niet houden, en vertelde lachend van het zogenaamde proefjaar, dat voor hem begonnen zou zijn.

'Maar niemand kan mij onterven,' zei hij. 'Dit schip en de hele kompanie zijn van mij.'

"n Betrekkelijk bezit,' zei een van de passagiers.

'Waarom?' vroeg Niels.

'U kunt niet eens dit schip koers laten veranderen,' antwoordde de passagier. 'Hier is kapitein Harland de baas, en u niet!'

'Als ik wil dat het schip omdraait, gebeurt dat,' zei Niels.

'Ik wil wedden van niet!'

'Al was het een hele dag lang,' zei Niels. 'Trouwens, dan zou het schip nog op tijd aankomen.'

De passagier lachte schamper.

'Ik wil om honderdduizend kronen wedden dat u niet in staat bent dit schip terug te laten varen, en toch op tijd te laten aankomen. Ik tart u dit te doen, jongeman. Je hebt alleen maar een grote mond!'

Er ontstond gejoel aan de bar. Alle ogen waren op Niels gericht. Het waren afgunstige ogen, met iets van medelijden er in.

'Honderdduizend kronen?' vroeg Niels. 'Dát zult u waarmaken!'

'Je durft toch niet,' zei de passagier, zijn glas aquavit ledigend.

'Tek en voor, als je durft,' riep Niels woedend uit. De passagier haalde traag een balpen te voorschijn en tekende. Niels tekende ook. Alle aanwezigen in de bar waren getuigen.

Onder luid gejoel begaf Niels zich naar de brug. Hij vermeed de lift, maar nam de dekken en de trappen buitenom. De frisse zeelucht deed hem goed. Elk dek hoger echter voelde hij zijn moed zakken en zijn onrust stijgen. Tenslotte klopte bij bijna timide op Harlands deur en ging onmiddellijk naar binnen.

'Kapitein,' zei hij hijgend, 'kunt u op tegenkoers gaan?'

Harland scheen te glimlachen.

'Waarom?' vroeg bij rustig, 'is daar een reden voor?'

'Ik heb gewed,' zei Niels verslagen. 'Ik heb gewed om honderdduizend kronen.'

Kapitein Harland sloeg hem op de schouder. 'Dat is geweldig,' zei hij, 'dat doen we dan even.'

'Even?' vroeg Niels. 'Ik heb gewed dat we een hele dag op tegenkoers konden gaan, en toch nog op tijd zouden aankomen.'

Harland ging zitten. 'Dát meen je niet!' zei hij.

'Ik vrees van wel,' zei Niels. 'Ik heb ervoor getekend. Het moet toch kunnen? Het moet kunnen!'

Harland schudde het hoofd. Verwijtend keek bij Niels aan. 'We zullen scheepsraad moeten houden,' antwoordde bij kort.

Een voor een verschenen de staf-officieren en toen ze voltallig waren, werd voor zover nodig de weddenschap uit de doeken gedaan. De stemming varieerde van volkomen afkeuring tot geamuseerde

minachting voor die jonge blaag van een eigenaar. Maar geleidelijk kregen de cijfers de overhand.

Weldra zat iedereen verdiept in de vraag of de weddenschap kansen opleverde voor Niels.

In de aanwezigheid van meer dan honderd dienstjaren op zee zat Niels verloren en beschaamd te luisteren. Zijn trots en hoop smolten weg.

'Als we pech hebben,' zei de hoofdWTK 'krijgen we misschien brandstoftekort. Tenslotte moeten we de verloren tijd met sneller vuren inhalen, en dat gaat ten koste van brandstof en de machine. Ik vind het een bezopen toestand. Dat had die ouwe Per eens moeten weten!'

'We krijgen misschien proviand tekort,' zei de chef hofmeester. 'Dat zou de naam van de maatschappij geen goed doen. Maar misschien is die nou toch al verpest.'

'Er is storm op komst,' zei de stuurman. 'Hier is net een weerbericht van de marconist. Depressie in het zuiden. Die kunnen we beter snel ontlopen in dit seizoen. Als we terugvaren, zitten we er misschien midden in.'

Ze staarden allen in de richting van Niels.

'Ik ... ik deed het niet helemaal voor mezelf,' zei deze. 'Ik had zo veel mooie verhalen over het schip geboord van mijn vader. Ik dacht het gaat wel. Hij heeft het me zelf een keer voorgerekend.'

Een geladen stilte volgde. Er werd gemompeld en gemord.

'Niet voor jezelf, hè,' zei Harland. 'Een schip is niet alleen maar een naam. Het betekent een bestemming, bemanning, mensenlevens, vaarplan, doel. Een schip betekent overbodige risico's vermijden en verantwoord varen!'

'Trek de weddenschap in,' opperde de hoofdWTK. 'Ga naar die kerel toe en zeg dat je het niet kunt waarmaken. Misschien trapt ie er in.'

Niels zweeg. Hij staarde van de een naar de ander, en zag niets dan verontwaardiging.

'Alles was ik tot nu toe gehoord heb is misschien dit of misschien dat,' zei hij tenslotte. 'Goed, ik heb een grote bek gehad, maar willen jullie me dan niet helpen? Het zou toch kunnen lukken?'

'We helpen je naar de donder,' zei de hoofdWTK.

'Misschien toch wel niet,' antwoordde de stuurman. 'Als het lukt, zou het een stunt betekenen.'

'Het zou kunnen,' voegde Harland daar aan toe. 'Als alles en iedereen eraan meewerkt kan het inderdaad.'

'Ga nou man naar beneden en bied je ekskuus aan,' zei de hoofdWTK.

'Nooit,' zei Niels fel. 'Er staat toch niet beschreven hoe snel we terug moeten varen? We kunnen toch ook een dag langzaam of achteruit varen?'

'Deadslow!' zei kapitein Harland. 'Allemachtig!'

De hut was plotseling vol gelach en gepraat, alsof een zonnestraal dwars door de mist van onzekerheden heen boorde.

'Wat denkt u, kapitein Harland?' vroeg Niels. 'Ik laat de eindbeslissing aan u over.'

'En als je verliest?'

'Dat risico is voor mij. Als u maar varen wilt, u en uw bemanning.'

Kapitein Harland glimlachte breed.

'Zo ken ik je weer,' zei hij. 'Zo was het met de ouwe Per ook. Ik voer voor hem, zo goed mogelijk, en hij nam het risico. Meestal kwam het wel goed uit. Ik zou zeggen: we proberen het.'

'Dan stel ik voor die honderdduizend kronen bij sukses onder de bemanning te verdelen,' zei Niels met een gevoel van enorme opluchting.

'En als we verliezen, betaal ik. Eigen schuld.'

'Ik ben al weg,' zei de hoofdWTK. 'Ik draai dead-deadslow en morgen full-fullspeed.'

En zo gebeurde het dat bij aankomst van het passagiersschip 'Norske Havet' een bedrag van honderdduizend kronen werd uitgekeerd aan de bemanning.

Want het werd een snelle reis, ondanks het oponthoud en zogenaamde 'machineschade'. De jonge Niels zat meteen hoog te paard bij de bemanning van zijn schepen.

'Hij is sjuust als de ouwe Per,' zei Harland. 'Onstuimig en trots en ook dapper. Onder zo'n reder is het goed varen.'

En verder glimlachte hij, alsof hij veel meer wist. Alsof er meer in die brief van Per Jakobsson had gestaan.

27 | Het licht op de Niger

Ik heb vele soorten stromen gezien op de wereld - van de Hoogli met zijn plotseling optredende vloedgolf tot aan de bruisende bergbeek aan de Noorse fjorden - van de gapende Franse Gironde bij Bordeaux tot aan de stinkendbruine Kali Madioen bij Surabaja - van de onder woestijnhitte verschrompelende Afrikaanse wadi tot aan de spilzieke delta van de Mississippi.

En ieder soort had zijn eigen bekoring - de Hudson met Manhattan wolkenkrabbers in spiegelbeeld - de stille fjord onder de middernachtszon - de badende Javanen in het riool van de Kali - de duw-eilanden van New Orleans - de glinsterende banken in de La Plata - de dadelplantages langs de Shatt Al Arab.

Maar dat alles vervaagt wanneer ik terugdenk aan dat ene filmbeeld van die armzalige, godvergeten, modderige zijarm van de Westafrikaanse Niger.

De Niger is een grootse rivier. Zij gaf de negers hun naam. Ze buigt zich bewust van haar levenskracht eerst ver van Westafrika's Westkust weg naar het noorden, richting Sahara, en gaat bijna achteloos de zee voorbij die zij zoeken moet.

Maar tenslotte bekeert zij zich en zakt door zinderend Soedan en druipend Nigeria in de richting van de Bocht van Guinee.

Daar, in de Atlantische Oceaan, vlak bij de evenaar, mondt zij uit in een honderd mijlen brede deltamonding, die dun als spinrag op de kaarten ingetekend staat. Daar vloeit het verzameld water uit een gebied groter dan Europa waanzinnig snel weg in zee, en verspreiden zich de druppels die over duizenden mijlen bijeen gehouden werden binnen haar kronkelende bedding.

Tot ver in zee merkt men de uitvloeï van de rivier aan waterkleur en drijvende boomstammen.

Ergens diep weggedoken in een van de zij-armen van deze Niger ligt Port Harcourt: onmogelijk, verschroeid, een weinigbetekenende steiger waaraan met veel moeite een paar schepen kunnen meren.

Het water, vloeibare modder, stroomt snel onder de achter veel trossen gemeerde schepen door. Het ondermijnt de mangroven, die met hun hangende wortels naar lucht happen. Het slijpt oevers weg waar zij wil, om het bezinksel elders gul op een hoop te gooien. Port Harcourt: een oord van modder, muskieten en malaria. Een uithoek van de wereld. Een stadje in het drijfzand. Apen en vogels bevolken de vloedbossen. De oevers zijn even veranderlijk als het klimaat. Ze zijn het tijdelijk resultaat van het eeuwige spel van droge en natte tijd, van vergaan en groei, van modder en waterkracht.

Gammele paalwoningen, druipend van armoede, trachten zich staande te houden in het oerbos. Merendeels van malaria schuddende negers ontlenen een schamel bestaan aan het oerwoud en aan de rivier. Het klimaat dat hen belaagt, houdt hen ook in stand, want het is warm en vochtig en de bananen en ananassen hangen voor het grijpen. Port Harcourt is een stukje van 'The White Man's Grave'. Een stukje van de wereld dat zonder de komst van de snel stervende blanke nog zou sluimeren in een onheuglijke onwetendheid.

De blanke zocht slaven en mineralen, bracht kwaad en goed, verstoorde het evenwicht, verbrak de zwarte magie van dit werelddeel, verlichtte en verduisterde. De blanke bracht ook God met zich mee, ondanks alles. Ik weet het. Ik heb het zelf gezien.

Ik herinner me als de dag van gisteren dit Port Harcourt aan die modderkreek.

We lagen langs de steiger te wachten. Het was avond. De deklichten hadden we uitgedraaid, om niet méér muskieten aan te trekken.

Het was broeierig warm. De hitte lag als een deken boven op ons. Van de enige Port Club met zijn beroerde Engelse bier had ik die avond al lang genoeg.

Ik stond aan de kant van de rivier, uitkijkende over het duistere vlak vol glinsterend, snelstromend, hoorbaar stromend water. En toen plotseling was daar iets. Er dreef iets. Niets heeft ooit meer indruk op me gemaakt, en nog komt het me onwerkelijk voor.

Er verscheen een vorm op de rivier. Een boomstam, dacht ik. Dat was het ook; een uitgeholde boomstam; een kano met een neger er in. De man pagaaide tegen de stroom in, rustig, bezadigd, bewust. Hij was ergens mee bezig, hij wilde iets.

Ik volgde hem en tot mijn grote verbazing zag ik grote witte letters op de zijkant geschilderd staan. Ik trachtte te lezen. Iets dwong me ertoe. Maar het was te donker. Ik moest de aldislamp optuigen om goed te kunnen zien.

En daar, in die scherpe bundel las ik iets volkomen onwerkelijks. Ik zag duidelijk: WHO BELIEVES IN GOD SHALL NEVER PERISH.

Ik liet de bundel volkomen overdonderd op de letters rusten en trachtte te omvatten wat daar stond. DIE IN GOD GELOOFT ZAL NIMMER VERGAAN. Het was groot en duidelijk geschreven, maar ik kon niet begrijpen hoe die letters hier terecht kwamen. Ze sloegen nergens op. Dit was een modderpoel, een muskietenbroedplaats, een aanslag op elk levend wezen. Dit was een centrum van zware malaria-tropica, gele koorts, pokken, krokodillen, bloedzuigers, slangen en andere pesten.

Die letters hadden geen enkele zin. Niet hier. Ze troffen me onverwacht, als een pijl die uit het oerbos aan de overzijde op me werd afgevuurd.

Waar haalde die neger die wijsheid vandaan? Dit was Biafra; een gekerstend deel van Nigeria, was me verteld. Maar hoe konden deze mensen in God geloven? De dood was overal rondom. De dood roeide in die kano mee.

Ik huiverde. Die man was waanzinnig. Niets, maar dan ook niets meer had hij van de wereld gezien dan dit stukje rivier. Hij had van iemand - een zendeling? - gehoord dat God bestond.

Ik had het ook al meer gehoord, en het had vaak wrevel in me opgewekt. Gods Woord wordt vanaf de kansel zo gemakkelijk neergeworpen in een jong mensenhart, dat nog niet aan vergaan denkt. Ik richtte de bundel op de neger zelf. Een jonge, sterke kerel, naakt, op een schaamlapje na. Een oermens, zonder beschaving.

Hij grijnsde. Zijn witte tanden leken van radium in dat donker. Hij schreeuwde, zwaaide met zijn pagaai en liet zich afdrijven op de stroom, alsof hij zijn missie had voltooid.

Toen verdween hij buiten bereik, mij verbluft achterlatend. Ik doofde de lamp, maar ontstak hem later opnieuw. Ik meende gedroomd te hebben. De rivier lag leeg.

Die nacht sliep ik slecht. Wie had die letters op die kano geschilderd? Wie kende zoveel goed engels? Die neger? Het leek onmogelijk. Wie had het dan gedaan? Een blanke? Zou een blanke in dit gat een bijbeltekst op een kano schilderen? Het leek onbestaanbaar. Het leek onwaar. Het wás niet waar.

Ik had het me verbeeld, dacht ik die morgen toen ik wakker werd. Wellicht kreeg ik malaria. Wellicht was het een staartje tropenkolder, vanwege de lange reis.

Maar later op de dag, toen ik aan dek stond, zag ik in een flits die kano weer. Ik zou hem uit duizenden herkend hebben, met die witte letters op de zijkant. Ik rende naar de reling met een gevoel van opluchting. Omdat ik geen waandenkbeeld had gezien. Omdat ik de waarheid gezien had.

Ik zwaaide en grijnsde naar de pagaaierende neger. Hij grijnsde terug, en ik voelde hoe een brug geslagen werd tussen twee rassen, dwars over de kloven heen van afstanden en afstammingen.

Ik heb vele rivieren gezien op de wereld, met machtige wereldhavens er langs. Met neonlichten en lichtreklames en hangbruggen en tunnels en kilometers lange pieren.

Maar niets heeft groter indruk op mij gemaakt dan die armzalige kano met die man er in, ginds bij Port Harcourt.

Port Harcourt: een van malaria schuddende plaats, een oord waar men verschroeit of wegspoelt van de moesson-achtige regenbuien. Een oord dat mij van alles verlaten scheen.

Totdat God er verscheen op de zijkant van een uitgeholde boomstam.

28 | De oude man op de kade

Leeg was de Rotterdamse IJselkade; een lang betonnen lint, een massieve muur, zoals een rij afgezonken caissons in een dijkgat. Duizend meter geschapen steen, concreet als een rotswand midden in de haven staande, wachtte; wachtte op een schip.

Aan het einde van die lege kade was er vrij plotseling de onderbreking van de brede Maas, stromende, een vloeibare gang van water naar zee. Zó was er nog kade, eindeloos bijna, en zó was er water; dundeinend water. Zo maar, zonder overgang. Finis-terre.

Er was hier veel veranderd, té veel. Niet zo lang geleden lagen er volop schelpen, de kaden barstten van de hangende laadrepn en haken en palets en netten, verzadigd met lawaai, gevaarlijk van de vorkheftrucks, dik van wagons en verstopt van vrachtauto's uit alle delen van het land. Nog niet zo lang geleden lagen hier de korte bootjes van de Oranjelijn, prinselijk, prinsheerlijk achter elkaar. Het mannelijk geslacht Oranje; de Willems en de Frederiks, keurig grijs in de verf en hun tijd ver vooruit.

Er waren zó veel Prins-boten, dat de Canadezen op de Grote Meren er geen wijs meer uit wisten, en volgens overlevering nogal eens via de radio terugriepen: WHAT BLOODY PRINCE IS CALLING ME?

Het waren bootjes, thans geschiedenis, die zelf geschiedenis maakten.

Ze waren vaak de eerste of de laatste op de St. Lawrence rivier, wanneer deze dichtvroor of afsmolt. Er was altijd wel een Prinsboot bijna ingevroren of nauwelijks ontsnapt. Ze pionierden, ploegden zich door het eerste en het laatste ijs. Ze waren nummer één op de Great Lakes.

En in het winterseizoen, als de meren ginds waren dichtgevroren, droegen ze miljoenen sinaasappelen aan uit het nabijer Spanje.

Haast lagen ze er uit, maar werden ter elfder ure verlengd. Zo konden ze nog ettelijke jaren mee, die Prinsen van Oranje: totdat de St. Lawrence Seaway een duur feit werd. Er konden toen veel grote schepen de Lakes op. Hun tijd was opgedroogd. Het was voorbij.

Nu was er leegte aan die kade. Een overkompleet bassin, alsof het zaterdag was.

Als sluipende inflatie was de belangrijkste scheepvaart van hier verdwenen naar de zuidelijke oever, en tegelijkertijd om de west verdaagd. Ook de KNSM was van hier verdwenen, die kant uit.

Leegte, vreemde leegte, vreemde vlaggen, verschuivingen. Wellicht werd de gehele IJselhaven nog eens dichtgegooid, om er een containerveld van te maken.

IJselhaven, Oranjelijn.

Het beeld was uit fokus, verschoven, achterhaald. Portiers en botenbazen verdwenen. Kapiteins en loodsen hadden het laten afweten. De stampvolle kantine was uitgedund, de lachende juffrouwen waren verdwenen.

Thans de leegte van verandering die, omdat ze zo geleidelijk was gegaan, niet tot kranteberichten en paniek had geleid, maar daarom niet minder ingrijpend was.

Nu was er leegte. De zon scheen ongelovig en beginnend warm over de nok van de gesloten loodsen heen, loerend naar de stille kranen die op de nog glimmende rails stonden te wachten, op een schip.

Nu was er niemand anders dan die ene man, een poppetje in de verte, onnatuurlijk groot door luchtschommelingen. Een man die naderbij drentelde, kwasi-onverschillig naar de waterkant liep en er in spuugde.

Die man intrigeerde. Er was iets bekends in zijn houding, zoals hij daar stond te kijken, starend, verweg ziend, in de voorbijheid, in bet verleden.

Het was een oude man, een generatie ouder, maar toch vreemd bekend. Hij keek. Wat zou hij zien?

En plotseling een vergezicht, een inzicht, een herkenning, een zien-door-zijn-ogen; oude ogen die al meer gezien hadden, en verder, en dieper.

Er was rietland. Het kwaakte van de wilde eenden en het plonsde van de vis, zelfs van de zalm, grote rode zalm. Maaszalm.

Het was een biesbosachtig watergebied, buitendijks, vol krekens en rietvelden.

Toen verschoof het beeld opnieuw. Er werd gegraven, gebaggerd. Er werd uitgediept. Een kade. Een haven. Een loods. Een schip.

Dat schip had zeilen en ra's en zalingen en hangend touwwerk. Het loste graan en hout.

En weer verschoof het beeld. Er kwamen vroeg-ijzeren schepen, een open stuurhut. Er kwamen andere mensen op, als in een toneelstuk, lachende mensen die gaandeweg ouder werden en verdwenen. Om plaats te maken, om plaats te maken, altijd opnieuw om plaats te maken.

'Goedenmiddag,' zei de oude man, wie hij dan ook mocht zijn, waar hij dan ook vandaan kwam. 'Het is hier stil de laatste tijd.'

'Zegt u dat wel,' antwoordde ik gretig.

'Ja, 't is hier wel eens anders geweest,' ging hij verder, op- noch omkijkend alsof het hem in wezen weinig interesseerde met wie hij sprak, alsof hij alleen maar wat informatie kwijt wilde.

Toen opnieuw een verschuivend beeld. Een haarscherpe dia van een afgetakeld pakhuis aan de Thames-oever, vlak vóór het silhouet van de Londense St. Pauls Kathedraal.

Een aftands waterfront dat zijn bestemming verloren had, omdat werk en kapitaal en ambities waren weggevlucht naar een betere bestemming.

Ik keek om. De oude man was verdwenen, opgelost zoals zoveel en zovelen.

Het was leeg op de IJselkade.

De leegte begon te schrijnen.

29 | Kaput!

Het was een Liberiaan, gebouwd in Japan, met een Griekse bemanning. Als op zo'n boot iets loos is, krijgen wij de kriebels. Ditmaal was het een echolood dat niet werkte. Al lang niet meer, maar de elektricien wist overal van, zei de kapitein. Die elektricien zou very clever zijn. Wij hadden geen enkele reden om hieraan te twijfelen.

Toen wij hem op de brug ontmoetten, zei hij: 'Spreken Sie Deutsch?' Overdonderd door deze woorden uit een Griekse mond, antwoordden wij: 'Ein wenig. Was ist los?'

De Griek opende een Japanse kast, wees op een transformator en diagnostiseerde: 'Dass ... kaput!'

Wij wezen ook en vroegen: 'Kaput? Wie wissen Sie dass?'

De man keek ons schapachtig aan en antwoordde: 'Kaput!'

'Ah, kaput?!'

'Jaja, kaput!'

Daaraan kon dus niet langer getwijfeld worden. Wij begonnen de arbeid, de kronkels volgend van een of andere upsidedown mind van de andere kant van de wereld. Die lui hangen op hun kop; het schema maakte dat duidelijk.

Wij konden er geen wijs uit. Dan maar de huissie-bossie-boompie-methode. Aanzetten dat apparaat en looksee.

Het Japanse toestel werd onder protest aangezet, de transformator was immers kaput ... Onmiddellijk begon er iets te roken. De walm trok langzaam door het stuurhuis heen, en de gang in. Het stonk, zogezegd. De kapitein verscheen. De stuurlieden verschenen. De elektricien kwam ook weer boven water, wees op de rokende transformator en herhaalde: 'Kaput, kaput!'

De kapitein glimlachte en zei, wijzend naar zijn slaap met een wijsvinger:

'My elektricien very clever!'

Wij hadden, inderdaad, geen enkele reden om hieraan te twijfelen.

30 | Het Hollandse fort

In de blauwe leegten van de Banda-zee liggen als toevallige stukken groen de Molukken of Specerij-eilanden, waarnaar onze voorvaderen zo vaak en zo lang vergeefs hebben gezocht. Die omstreden eilanden waren uiteindelijk ook oorzaak van de ontdekking van Amerika, omdat Columbus, zoals bekend, in feite daarheen onderweg was, en toen onverwacht stuitte op de langwerpige kusten van het machtige Amerikaanse kontinent, welke hem de weg versperden.

Een van die Specerij-eilanden is Sanana. Het ligt al eeuwen onbetekenend en praktisch onveranderd tussen de oktopusachtige eilanden Halmaheira en Celebes, balancerend tussen water en lucht, tussen land blijven of water worden. Wie daar, op die kust, met zijn schip terecht komt en de roestige spanten van een oud, vroegstalen zeilschip ziet liggen verteren, een geribd karkas gelijk, voelt zich opgenomen door een sterk heimwee naar vroeger tijden, toen er nog zo veel te ontdekken viel op Moeder Aarde.

Wij waren hier gekomen om gewoontegetrouw rijst en suiker te ruilen tegen kopra dat door de bevolking op vrij primitieve wijze werd gefabriceerd door in het wild groeiende klapperbomen van hun vruchten te ontdoen, en de schillen - ontdaan van vezels en melk - in de zon te laten drogen, totdat er weer eens een schip aan de horizon verscheen om handel te drijven.

Eens in de maand kwam er een schip naar Sanana. De rest van de dagen lag het ijdel en onaangeroerd te drijven in baar blauwe badkuip, midden in de oneindigheid van de lege Banda-zee, alsof tijd geen betekenis had en vooruitgang geen enkele zin.

Wij ruilden onze waren met eigen sloepen, een ketting van boten bewoog zich voortdurend tussen strand en schip heen en weer. Wij lagen, als met een passer uitgemeten, midden in een halfcirkelvormige baai, vooranker op een vaam of vijf diepte.

'Ze zeggen dat hier vroeger een fort heeft gestaan van de Oostindische Compagnie,' zei kapitein Jansen, toen wij op een late avond naar de donkere vormen van de kust staarden.

En met die woorden in het achterhoofd, begon ik de volgende morgen opnieuw te tawarren met de inwoners, vlak naast de eenvoudige plaatijzeren loods die de maatschappij als een soort bewaarplaats ten geschenke had gegeven, om hen en zichzelf een plezier te doen.

Wij konden het over het algemeen heel goed vinden met de Sanananen. Er was wederzijds respect, en geen spoor van haat. Integendeel. Wij waren hun contact met de buitenwereld, wij waren de toevallige - nog steeds. En ze waren voor ons gelukkige, onbedorven eilandbewoners, bijna Zuidzeebewoners.

'Ligt hier een oud fort,' vroeg ik aan de kapala, maar tot mijn verbazing ontweek hij een antwoord. Hij deed het echter zó zichtbaar, dat mijn nieuwsgierigheid erdoor geprikkeld werd. Een onbarmhartig heimwee welde in me op.

Ik overwoog dat we spoedig naar een ander eiland zouden vertrekken, en wellicht zou ik hier nooit meer terugkomen. Als ik ooit de kans had iets van dit eiland te ontdekken, was het nu.

Ik keek naar de baai, waarin ons schip lag te drijven, afstekend tegen het blauw van de messcherpe horizon. Ik voelde me bezwaard en belast. Ik was mezelf niet.

Vanwege de middaghitte en de felle zon sloot ik de ogen, en toen ik ze weer opende, meende ik ginds een Oostinjevaarder te zien liggen. Haar gouden spiegel glansde en de gestreken zeilen leken meeuwen in gespreide vlucht. Ik voelde mijn ijle gestalte weggaan van het strand en het vloedbos inlopen.

De lichte koelte van nabij de zee verdween. Het werd drukkend warm. In het modderige oerbos zochten mijn voeten steun tussen het onregelmatig gevormde oppervlak, waar omgevallen bomen en ondiepe krekten elkaar wispelturig afwisselden. Maar ik voelde me niet moe. Ik was op zoek naar een brok historie. Hartstocht dreef me voort; ik was verbaasd over mezelf.

Vrij plotseling kwam er een harde bodem in de begroeiing en rees massief een meters hoge muur op, overwoekerd en beschimmeld, hoog tot aan de toppen van de bomen.

Langzaam tastte ik langs de muur, zwaar transpirerend van de hitte. Er waren hoeken aan die muren. Pas na het derde rechte stuk vond ik een kleine, halfronde poort.

Ik aarzelde, geschrokken door een schreeuw uit het bos. De stille hitte lag als een beklemmende last op mijn borst.

Behoedzaam loerde ik naar binnen, en hield de adem in toen opnieuw geluiden weerklonken; schurende, piepende geluiden, die onnatuurlijk schenen in deze groene wereld. Er hing een half open deur in de poort. Maar die deur leek zo nieuw, zo diep zwart, en erboven de letters: Fort Maurits anno 1696.

Ik was tweehonderdvijftig jaren oud; een Hollands zeemankrijger, klein van stuk, ondervoed, pas genezen van scheurbuik, dicht bij de dood, loerend naar vijandschap, voorbereid om te sterven, een hand aan het rapier. Ik duwde de hangende deur wijder open; de smeedijzeren scharnieren waren nauwelijks verroest, en boven de zichtbare waterput, midden op de binnenplaats, hing een stellage met een touw er aan, diep de put in zakkend. Ik was er zeker van dat er een emmer aan hing.

Vlak naast de poort zag ik - toen ik naar binnen geslopen was - een meters diepe nis in de muur. Die werd naar boven toe smaller en eindigde in een gat van enkele tientallen centimeters in het vierkant, kennelijk een rookkanaal. Dit was een stookplaats, een kombuis, een keuken.

Op het goed bewaarde ijzeren rooster lagen stukken hout. Het leek of ze gloeiden. Andere stukken schenen gisteren gedooft te zijn. Ik huiverde, en draaide me snel om, geschrokken, toen een windvlaag de deur van de poort deed piepen.

Toen riep ik zacht: 'Is daar iemand?' Geen antwoord. Maar de muren van het fort gooiden het geluid versterkt terug. Ik schrok ervan, want het leek of er iemand lachte. Snel liep ik de nis uit.

Er waren nog meer gaten in die muur, holen waarin mensen geleefd hadden. En ginds was een trap omhoog, de muur op, de gekanteelde muur.

Ik sloeg de planten met een gevonden stuk van de treden weg en liep naar boven, voorzichtig, bang in een gat te stappen. Maar er was geen gat. De muur en de trap waren gaaf, puntgaaf. Het was een wonder.

Weldra stond ik boven op de muur van het fort, en daar zag ik zo iets onwerkelijks dat mijn adem ervan stokte. Er lagen kanonnetjes, kleine zwarte kanonnetjes. Ze waren van hun affuiten afgevallen en keken verlamd omhoog, verroest hier en daar, maar bijzonder goed gekonserveerd. Ze lagen er werkelijk; ze lagen er nog, wie weet hoe lang al. Het was alsof de moessonregens er niet overheen gegaan waren en of geen mensenhand ze had willen verwijderen. Ze waren doelloos, ouderwets, achterhaald door de tijd. Ze waren zichzelf gebleven.

Ik slikte. De aanblik van die bijna tere kanonnetjes maakte week van binnen. Was ik inderdaad tweehonderdvijftig jaren oud? Het leek me toe dat ik via die kanonnetjes de historie kon overzien, achterhalen, inlassen in mijn eigen bestaan.

Hoe graag zou ik zo'n ding meenemen, als relikwie, als herinnering, als memorie aan een oude harde tijd en aan vergane kollega's, lijken nu, vergaan, maar eens, zoals ik, lopend en dolend door dit vergeten fort.

Ik sloeg opnieuw de planten voor mijn voeten weg en liep begerig in de richting van het meest nabije kanonnetje. Liefkozend greep mijn hand naar het ruwegegoten metaal; als pokken zaten er putten op de loop, die van voren een sierlijke ring vertoonde en van achteren - kennelijk om te kunnen richten - een gebalde vuist met de duim tussen wijs- en middelvinger geklemd.

Ik glimlachte en trachtte het kanon los te wrikken. Er lagen een paar kettingen bij, die sinister rammelden. Ik keek onwillekeurig even omlaag, om te zien of daar iemand liep, iemand van vroeger - een slaaf met kettingen aan de benen. Maar daar beneden was alleen maar bos, ondoorzichtig, en veel te hoog om te kunnen doorzien.

Weer tilde ik aan het kanon. Hoewel het nog geen meter lang was viel de zwaarte me tegen. Het leek op dit moment onvervoerbaar, veel te zwaar voor die betrekkelijk kleine afmetingen.

Ik rukte er aan. Plotseling kwam er beweging in, raakte los en rolde over de brede kanteel heen, zonder dat ik bij machte was het tegen te

houden. Er klonk een slag. De muur vibreerde. Het dreunde door het stille bos heen.

Weer hield ik op en keek rond, spiedend rondloerend. Als er iemand in de buurt was, zou hij me zeker horen. Maar het bleef stil. Ik schoof de stok in de loop en wrong opnieuw. Op dat moment lieten een paar zware stenen aan de zijkant los, en bonkte het kanon zwaar omlaag, ploffend in de begroeiing. Het ruiste ginds, toen was het stil. Even later begon een reeks van geluiden omhoog te waaieren. Het ontstelde me. Had ik iemand geraakt? Maar opnieuw werd het stil, doodstil. Het bos scheen te ademen. Ik vermande me en mat de afstand tot de poort. Ik zou dat kanon straks terug kunnen vinden, onder déze kanteel. Ik moest en zou dat ding terugvinden. Ik wilde het hebben. Ik had hier iets onherstelbaars gedaan, ik wilde het resultaat verwijderen. Desnoods kwam ik later met iemand anders van het schip terug, om het op te halen. Nog eenmaal keek ik rond, en liep daarna met lange passen metende - terug naar de trap, één hand speels meeslepend over de borstwering.

Mijn volgende ogenblikken speelden zich in totaal duister af. Ik kreunde en dat klonk hol. Alles deed me zeer. Wat was er gebeurd, waar was ik? Overall vochtige steen, kil en ruw van oppervlakte. In mijn oren klonk een machtig geruis, en dat verdreef de pijn die ik voornamelijk in mijn benen voelde. Ik werd bang.

Langzamerhand begon het tot me door te dringen dat ik in die keuken, in de kombuis gevallen moest zijn, dwars door het rookgat heen dat ik eerder als een gat in het dak gezien had.

Ik keek omhoog. Er viel schraalblauw sterrenlicht door dat gat omlaag. Het was donker buiten. Spookachtig schijnsel viel op het aangebrande hout vlakbij. Het scheen opnieuw te gaan gloeien.

Op handen en voeten krabbelde ik het gat uit naar de binnenplaats, waar het licht van de maan de oude muren bescheen. Het was onheilspellend.

Toen wreef ik de ogen uit. Er liepen mannen met rode baaien en pofbroeken rond. Ze hadden musketten bij zich, spraken fluisterend en dronken water uit de put. Toen verdwenen ze, dwars door de muren heenlopend.

Ik hoorde de echo van hun stappen hol klinken, en toen er een door de poort heen glipte, piepten de scharnieren.

Ik bleef doodstil tegen de muur aan zitten. Toen de morgen het bos beroerde, verliet ik strompelend het fort en slaakte een kreet van verlichting toen de vertrouwde vorm van mijn schip ginds op de rede zichtbaar werd.

'Waar heb jij toch gezeten?' vroeg de tweede stuurman, die mijn plaats naast de loods had ingenomen. 'We hebben nog naar je gezocht. We hebben geroepen. Wie doet dat nou, man! De Ouwe is laaiend. Waar ben je geweest?'

'Naar dat fort,' zei ik timide. 'Ik ben in een rookgat gevallen.'

'Fort,' zei de tweede stuurman. 'Er is hier geen fort, man! Da's een fabeltje!'

'Ik ben in dat fort geweest,' hield ik vol, en tot de kapala: 'Zeg eens tegen de stuurman, dat hier wél een fort is!'

Maar de man zweeg en staarde uitdrukingsloos naar zee. Kapitein Jansen zei niets toen ik terugkwam. Hij vroeg helemaal niets, maar hielp me mijn geschaafde dijbeen verzorgen. 'We zullen je een anti-tetanus injectie moeten geven,' zei hij.

'Kapitein,' vroeg ik. 'Gelooft u ook niet dat ik dat fort gevonden heb?'

'Natuurlijk, natuurlijk geloof ik je,' antwoordde hij. 'Ga maar 's lekker slapen, zeun. Dat heb je hard nodig.'

Ik ben niet teruggegaan om het kanonnetje te halen. Ik had het graag gedaan, om zeker te zijn. Van dat fort en van mezelf. Ik twijfel, twijfel nog steeds.

Maar later, jaren later, heb ik dit verhaal eens aan een oud Indisch- man verteld.

Hij keek me peinzend aan en zei: 'Er is daar echt een fort geweest. Ik kan het je laten zien.'

Hij liet het me zien, een tekening uit een oud boek over de Verenigde Oostindische Compagnie.

De tekening geleek precies, zelfde maten, zelfde aanzicht.

Ik zou graag nog eens teruggaan. Om zeker te zijn. Van mezelf.

31 | 'Stad Schiedam'

Toen de nog geen zesduizend ton metende 'Stad Schiedam' op 3 september 1940 uit Port Sulphur aan de Golf van Mexico vertrok, moest het proberen geheel op eigen kracht en gelegenheid de Canadese haven Halifax op Nova Scotia te bereiken.

Het schip was in 1911 gebouwd, en haar vormen vertoonden nog enkele rudimenten die aan een schoener deden denken. Het was met acht mijltjes per uur ongeschikt om in konvooi te kunnen varen.

De geallieerden konden het schip niettemin slecht missen. De vinnige, succesvolle aanvallen van de Duitse U-boten hadden een groot gebrek aan scheepsruimte doen ontstaan. De 'Stad Schiedam' moest een bijdrage leveren tot aan het einde van de oorlog, of tot aan het einde van haar bestaan. Maar tot nu toe had het schip uit 1911 de Blitzkrieg van 1940 overleefd.

Port Sulphur - Halifax. De koers ging door Straat Florida en daarna in de richting van de Bermuda-eilanden. Het Amerikaanse kontinent was nog niet in oorlog. Alleen het Engelse Bermuda verleende enige bescherming. Het lag als een eenzaam, van zich afbijtend bastion in de Atlantische Oceaan. Het betekende een stipje vriendschap in een immense zee vol onbekende dreigingen.

De 'Stad Schiedam' ploegde noordwaarts. Naarmate zij verder kwam, begon het beruchte najaarsweer invloed te doen gelden. De deining nam toe. Over duizenden mijlen blies de wind ongehinderd in de rug van de golven. Het water werd erdoor opgezweept. De 'Stad Schiedam' kon op den duur niets anders doen dan tijdelijk het hoofd in de schoot leggen. Het schip draaide bij.

Met langzaam draaiende machine bleef het als een meeuwtje liggen drijven, kop in de wind. Krachteloos, met het gemak van een goed zeeschip, volgde het de deining, en zou dat blijven doen totdat de storm was geluwd.

16 september 1940. Enkele dagen al had het zinloos lijkende, onontkoombaar-afmattende geslinger geduurd, toen plotseling een sterke explosie plaats vond in ruim drie. Direkt daarop braakte het opengeslagen ruim rook en gassen uit. Het schip was met zwavel geladen; niet voor niets had het Port Sulphur aangedaan.

Toen enkele minuten later het schip in twee stukken brak, en beide delen onmiddellijk wegzonken, dreven op de woeste, ijskoude zee twee eenzame vlotten rond.

Op het éne reddingvlot zaten twee man, - op het andere hadden tien overlevenden een plaats weten te bemachtigen. Twintig opvarenden waren met het schip de diepte ingegaan. Eerst wisten die vlotten niet van elkaars bestaan. Later zagen de mannen elkaar, en wisten in elkanders nabijheid te komen. Vier man stapte over op het minst bezette vlot.

Aan elkaar gebonden, dreven de vlotten willoos en eenzaam over de oceaan. Pas vijf dagen later werden zij opgepikt door het Engelse stoomschip 'White Crest'.

Ze hadden meer dan 350 mijlen gedreven, en hadden zich dank zij aan boord aanwezige noodrantsoenen op bescheiden wijze kunnen behelpen. Maar kou en ellende, eenzaamheid en schrik waren hun grote vijanden geweest.

De Raad voor de Scheepvaart die de ramp heeft onderzocht, is tot de konklusie gekomen dat er een tijdbom in het schip verborgen werd. Deze sabotage is gepleegd door een van de werklieden van velerlei nationaliteit, welke te Port Sulphur aan boord waren.

Er rust een 'Stad Schiedam' op de bodem van de oceaan, positie even ten noorden van de Bermuda's, te weten ongeveer 37 graden noorderbreedte en 64 graden westerlengte. Het ligt ongeveer op de plaats, waar men het verzonken werelddeel Atlantis vermoedt - een vreemd, gebroken voorwerp in een zwarte, waterige wereld.

Eindeloos rollen de golven er hoog overheen.

'Stad Schiedam'. Een naam. Voor enkele overlevenden nog steeds een scherpe, pijnlijke ervaring die pas zal uitblussen als zij zelf niet meer zullen zijn.

Wellicht zijn wij zo'n overlevende wel eens voorbijgegaan, maar we konden het aan de buitenkant niet zien. Hij verdween, en nam zijn eigen herinneringen mee. Hij vertelde of vroeg ons niets, zoals wij hem niets vertelden of vroegen.

Wij weten in feite weinig of niets van elkaar. Wij hebben in het leven allemaal onze eigen rampen meegemaakt. Door de inktzwarte duisternis schimt een half vergane naam op een half vergaan scheepsdeel.

'Stad Schiedam'.

Vergeef mij dat ik er even de lamp opgezet heb.

32 | De jongen met de treurige ogen

Langs het kasteelachtige raadhuis van Kopenhagen loopt de brede Hans Cristian Andersen Boulevard, genoemd naar de wereldberoemde Deense dichter en sprookjesverteller. Zijn standbeeld siert een hoek van Ny Christiansborg, de nieuwe burcht van Christian. Er vlak tegenover ligt het cryptische gebouw van de Tuborg bierbrouwerijen. En dat alles in de onmiddellijke nabijheid van het permanente pretpark Tivoli, waar 's wereld beste artiesten in de open lucht furore maken en de beste concerten gratis te beluisteren zijn.

Wonderful Copenhagen! Een moderne stad, maar dan één met een tastbaar historisch allure. Vlakbij, over de bruggen heen, liggen de restanten van bastions en vestingwerken, zeewaarts gericht.

København, noemen de Denen hun hoofdstad, en dat betekent Koophaven, Koopmanshaven, Handelshaven. Er is geen betere naam denkbaar voor deze bewaker van de Sont, door de eeuwen heen. Kopenhagen is het Singapore van Noord-Europa. Het op Amager gelegen vliegveld Kastrup is eveneens een knooppunt van internationaal (lucht)verkeer. Het is de bakermat van de naar Vikingen genoemde vliegtuigen van de SAS, maar Russen, Amerikanen, Japanners, Nederlanders, Duitsers en Engelsen gebruiken het vliegveld ook als springplank naar de rest van de wereld.

En kilometers verderop, in de haven, meren de veerboten naar Bomholm, Zweden, Duitsland, Aarhus en Groenland. Hier meren de beroemde, goed onderhouden Maersk-line schepen, en de uit Arktische wateren bekende blauwe DAN-schepen. Colourful, international Copenhagen!

De spiegel van dit alles is de Andersen Boulevard, waar de hele wereld wandelt, tussen de stalletjes met warme pølser (hot dogs) door.

Alle scheepvaart- en luchtvaartmaatschappijen hebben hier hun kantoren, alle wereldbanken en verzekeringsmaatschappijen ook.

Vonkend dalen in de vroegvallende winterseizoen-avonden lichtreklames neer over de schuifelende menigten, die op en neer lopen of vertier zoeken in de moderne snackbars, gedistingeerde hotels of pretpark Tivoli.

Het was in een van deze snackbars, dat ik hem voor het eerst opmerkte: een jongen die nederig en serviel van tafeltje tot tafeltje ging en de leeggegeten borden, de leeggedronken flesjes en de weggeworpen waar meenam. Het was zoiets als slavenarbeid. Deze jongen hoorde hier trouwens niet thuis; hij deed zijn werk werktuiglijk, niet geëngageerd, maar toch wel grondig.

Aan de tafeltjes hoorde men allerlei talen spreken, voornamelijk die van gastarbeidende Spanjaarden en Noordafrikanen. Ze deden lawaaierig en opgewonden, ook vanwege de blonde Deense meisjes die hen bijna altijd vergezelden.

Maar die serviele, gebogen jongen viel niet op. Twintig jaar kon hij zijn. Gekleed in een absurde, dunne regenjas schuifelde hij rond, omlaag kijkend, spiedend naar voorwerpen die opgeruimd moesten worden, dood voor de wereld, zoals de wereld hém ook niet opmerkte.

Het was feitelijk ontstellend iemand zó te behandelen. Hadden die mensen dat dan niet in de gaten? Waren ze zó hard, zo beperkt in hun menselijkheid? De jongen leek op een decoratieve plant in het raamkozijn van een of ander deftig restaurant: levend wel, erbij behorend, maar uitsluitend functioneel.

Niemand zag hem. Maar hij was nodig, hard nodig. Het leek of hij treurig was. Zijn gezicht had een konstant strakke, onveranderende uitdrukking van gelatenheid. Er kon geen lachje af.

Hij moest zich stoten en bezeren aan wat hij zag. Hij moest beseffen een outcast te zijn in deze deinende, vlotte, zelfbewuste samenleving.

Toen ik die avond opnieuw de snackbar binnenkwam, was het decor veranderd. Dat wil zeggen: er waren andere figuranten opgekomen. Er waren allemaal andere mensen, behalve de jongen met de treurige ogen.

Waar kwam hij vandaan? Ik kon hem niet thuisbrengen. De blonde, knappe meisjes met de brede, ietwat uitstekende jukbeenderen waren Deens, puur Deens. De zwarte vlotte jongens waren Italiaans. De

beniger, kroeshariger typen waren Noordafrikaans, met af en toe een volslagen Negrito er tussen door, op het Abessijnse af, slank als een Arabisch renpaard, klein van gelaat, spits van neus, mesties, een mengeling van negro en arab, zoals in Dar es Salam veel voorkomt.

Er waren meer typen, veel meer. Aziaten, klein van stuk, sluijk van haar, spleetogig; de Japanse crew van een JALvliegtuig.

Ginds zat de Philippino met het sterke Amerikaanse aksent.

Daar de grote, grove Germaan, de rustige en dunne Anglosaks, de kleine Fransman. Ze waren er allemaal, en ze hadden allemaal een naam. Op die ene jongen na. Het was angstig.

Ik haalde opnieuw een kop koffie met smørrebrød, de onovertroffen Deense sandwich.

Toen ik terugkwam was het tafeltje schoongemaakt. De jongen aaide er met een doek overheen en keek niet op. Zijn ogen waren enigszins spleetvormig. Zijn haar was sluijkzwart Ik vroeg me af waarom hij die dunne nylon jas aan bad. Het leek of bij hier niet permanent was, of bij ieder ogenblik - als bij daar zin in had – kon vertrekken. Naar huis. Waar was zijn huis? Waar hoorde hij thuis?

Wonderful Copenhagen! Een moderne, door de oorlog onverwoeste stad die zichzelf desondanks volledig en stijlvol saneerde.

Een kosmo-metropool met praktisch geen krotten. Een stad van formaat. Een stad om spontaan verliefd op te worden. En de meermin uit Andersens sprookje dacht: bet best was om in het maanlicht op een zandbank in de kalme zee te liggen, en te kijken naar de grote stad aan de kust, waarvan de lichtjes als honderden sterren twinkelden.

Wonderful Copenbagen! Stad, waar iedereen zich thuis voelt. Aan de Christian Andersen Boulevard ligt bet bewijs. Zelfs de meermin heeft, versteend, een plaats gevonden in Kopenhagen.

Alles en iedereen heeft er een plaats, behalve de jongen met de treurige ogen, dat schuifelende toppunt van serviliteit, dat onopvallend brok pure dienstbaarheid.

Er kwam een moment dat het te veel werd. Dit konden al die vrolijke mensen die ene mens niet aan doen.

Van welke kustlijn was hij hier aangespoeld? Hoe wreed is de massa tegenover de enkeling-vreemdeling!

Hier liep een man, een jongen nog, een dienend mens. Geen felle kreten hingen om hem heen, zoals: verworpenen der aarde, verenigt u; Vrijheid-broederschap; Zie naar uw naaste. Niets van dat alles.

Hij was er. Hij zou een zeeman kunnen zijn, pas aangekomen, vreemd, onwennig rondschuifelend door een gevestigde samenleving. Zoiets had ik zelf ook al tientallen malen ondervonden overal ter wereld. Overal thuis en toch nergens. Het weë besef er naast te staan.

Ver van werkelijke, geborgen vrolijkheid. Ver van geborgenheid en familieschap.

Hij had ook niets van de piloot, van de vliegtuigsteward, even in Kopenhagen, even hier, even daar, gewend aan verschuivende decors en flexibel genoeg om er boven te staan, er naast te staan.

De jongen ruimde de tafeltjes op, nu al meer dan acht uren lang. Nog even, dacht ik; nog even en hij dondert de borden neer en verdwijnt in de menigte op de overvolle boulevard.

Nog even en bij gaat troost zoeken bij de meermin. Nog even ...

Maar er gebeurde niets; hij bleef. Hij bleef zoals hij was, eender, onaangedaan.

Ik keek op mijn horloge. Het werd tijd om te gaan. Weldra zou ik uit deze stad worden getild.

Ik zou Kopenhagen vergeten. Het geheim van de herkomst van de jongen zou onopgelost blijven.

Maar ergens op bet Raadhuisplein, waar overdag honderden tamme duiven buizen, schreed plotseling bet antwoord voorbij: een Deense man met een vrouw aan zijn zij.

Die vrouw was het antwoord. Ze had diezelfde kleur van huid, dezelfde spleetvormige ogen, dezelfde jukbeenderen. Ze droeg een zilverachtige bontjas. Een bontjas van zeehondevel.

En ze droeg gekleurde laarzen, eskimo-laarzen. Hier lag het antwoord.

De jongen met de treurige ogen kwam van Kolonie Groenland. Hij was een verdwaalde Eskimo met een ver, groots, groot en wit land in gedachten. Hij zag. Hij keek. Hij keek in de verte, een en al verwondering over deze bezeten stad rondom hem.

En ik besepte dieper dan ooit dat we nergens anders geheel aarden dan waar we geboren zijn. En ik herken sindsdien die blik in vele ogen.

33 | Tanker in het nauw

De tanker 'British Light', die twee dagen geleden in het Nauw van Bath aan de grond gelopen was, is eindelijk losgetrokken. Een zwaar karwei zeggen de bergers. (Krantenbericht.)

Toen het neveliger begon te worden, besloot de loods door te gaan, met goedvinden van de kapitein. Het enig alternatief was ankeren, ankeren op de snelstromende Westerschelde, en dat betekende draaien op de stroom en een 'sitting duck' worden voor alle opkomend en afgaand scheepvaartverkeer. De radar was goed; uitstekend zelfs. Een breed open kateoog dat door de aanwaaiende mistvlagen heen tuurde en de lijnen van de kust, van dijken en plaatsen van boeien in het vaarwater duidelijk aangaf.

Het kon, zei de loods herhaaldelijk, het kon gemakkelijk, als er maar niets bijzonders gebeurde.

De diep geladen tanker 'British Light' manoeuvreerde voorzichtig hogerop, de banken mijddend en diep vaarwater zoekend. De loods liep op eieren. De kapitein stond waakzaam-stil bij de telegraaf, onderwijlturend op het beeldscherm, klaar om in te grijpen, maar in feite praktisch machteloos.

Dit was zijn rivier niet. Hij had alleen de zeekaart en wat cijfers van getijstromingen. Hij had alleen dat radar-beeld, een beeld van een van de moeilijkste vaarwaters ter wereld. Bochtig was die Westerschelde; gérend, gierend van de ene oever naar de andere, tussen de wandelende zandbanken door. Het Oostgat, waar de smalle dijk van Walcheren grijpbaar was. De rede van Vlissingen, verblindende vlek in het duister. De Put van Terneuzen, een onderbocht na een dwarsovertrajekt.

Dan plotseling hard omhoog langs de Hansweertse Overloop, scherend langs de platen van Walsoorden naar de flessehals van Rilland-Bath, het

Nauw waar de wrakken in volgorde naast elkaar lagen te wachten op het volgende.

De versmallende rivier: een slangelijf, verstijfd in kronkelingen. Een muil die water spuwde, vooral als het eb was. Maar nu was het vloed, meegaande vloed, walsturende vloed; alles van achteren, duwend en trekkend aan het roer, om het schip uit de koers te laten lopen.

Nu was het vloed. Vijfendertig duizend ton draagvermogen schuurde over de beddingen met het wervelende, stuivende modderzand. Een log, drijvend stuk ijzer; zwaar beladen; van voor en achter toegespitst tot een 'schip'.

De 'British Light' schoof voor haar wentelende schroef uit in de richting van havenstad Antwerpen.

Het was nog geen supertanker; een kleintje, naar hedendaagse maatstaven. Maar even onhandelbaar in dit nauwe vaarwater, wanneer de vaart er eenmaal uit was. Even vleugellam en doelloos als een gekortwiekte meeuw.

Eén fout bevel, één fout in de navigatie en de zandbank zou haar lot zijn. En dan was er die mist, die oogtranende mist, doordringend en verkleumend, verkillend en afzonderend, insluitend als een menigte witte, doorzichtige geesten met koele, verstijfde vingers.

De mist werd dikker. De scheepsfluit loeide zwaar. Ergens was antwoord; het hing ginds in de mist, deïnerend, uitstervend, vlagend.

Nu stonden ze naast elkaar bij de radar, de kapitein en de loods. Ze zeiden geen woord te veel, en begrepen elkaars situatie. Ze konden weinig meer doen dan op de radar verdergaan.

Het was of die mist een muur werd die geluiden weerkaatste; maar dan zacht, alsof die muur bekleed was met dons, met wit rijpig dons of met week rubberend plastic. De fluit loeide opnieuw. Er kwam geen ander antwoord dan de eigen echo.

De wal en de lichten waren nu verdwenen. Als een mol zo blind gleed de tanker verder, geleid door de herinneringen van de loods die regelmatig koers veranderen liet, en hol cijfers uitpraaide naar de latente roerganger, die ze ongeïnteresseerd herhaalde.

De loods voer dicht op de radar, de roerganger op het girokompas; een girokompas dat tikkend koers zocht.

Iedereen op de brug kwam ogen en zintuigen tekort. Iedereen schoot ogen tekort. Er was alleen het radarbeeld en de giro, om op verder te gaan. Twee elektronische instrumenten, zwak verlicht hun informatie doorpraaiend aan grage ogen. De loods huiverde, wellicht van kou. De kapitein week niet van de radar; een schijnbaar bevroren figuur.

'Port a bit!' Weer loeide waarschuwend de fluit. Het kompas verschoof. Het radarbeeld veranderde mee. De rivier scheen te draaien. Beide lange oevers vertekenden. Oude radarlijnen vervaagden, andere kwamen ervoor in de plaats.

'Steady!' Toen was het of het nooit anders was geweest, alleen de boeien en de schepen hadden staarten. Het schip bewoog inderdaad, tergend langzaam leek het.

Ze schoof door de mist heen over de Westerschelde. Ze ging zichtbaar vooruit na elke omwenteling van de radarstraal. Inderdaad; het beeld veranderde. Ze móest wel vooruitgaan.

Minutenlang bleef het beeld bijna eender. Recht vooruit lag de bocht van Rilland-Bath, waar de wrakken van 'Aydin' en 'Aica' nog lagen en waar de dijk bijna ongrijpbaar en kartelend omlaag zakte naar de Sluis van Zandvliet.

Nu droop de mist druppelsgewijs van de ruiten. Het leek of ze beslagen waren.

'Starboard!' Stuurboord scheerde de boeg weg, zichtbaar aan kompaskoers en radarbeeld. Ankeren was hier onwijs; het vaarwater vernauwde zich. Als een kat in het duister, met wijd open ogen, sloop de 'British Light' naar haar prooi, Antwerpen.

Traag, rustverstoring, loeide met voorgeschreven tussenpozen de scheepsfluit, alarmerend als de sirene van een voorbijstuwende politie-auto. Uit het ongeziene schold de Schelde terug.

De wereld was bekrompen-grijs. Het leek of de omgeving daverde van het lachen. De stilte ruiste. Het leek of de zandbanken en dijken geluiden aandroegen. Overal was gefluister van onzichtbaar water. Het kalfde en kletterde en klaterde ginds, ginds in het ongewisse van de mist.

'Old fashioned steam radar, captain,' probeerde de loods. 'You just blow the whistle en listen for the echo.'

De kapitein glimlachte niet. Hij was te gespannen. De mop viel om in het wachtend drijfzand van de mist. Het had de tijd. Nog even.

34 | Wijwater

Jaarlijks gaat een groot aantal schepen de beproefde Griekse weg. Zaken zoals devaluatie in andere landen werken dit in de hand, evenals de levensstandaard van de 'traditionele scheepvaartlanden'. Schepen onder Noorse, Engelse, Nederlandse en Franse vlag verdwijnen. Steeds opnieuw wapperen er blauwe banen boven de golven, de blauwe banen van de Griekse vlag.

De Grieken hebben altijd wel gelegenheid om iets nieuws op te doen. Verkoop, aankoop, overdracht, change of flag and call-sign and certificates. Een niet aflatende stroom van Griekse zeelieden komt van de duizenden Aegeïsche eilanden over, en bemant schepen. Steeds opnieuw.

Een van die schepen was de Noorse 'Storefjord', renamed 'Aphrodite', in Griekse en Phoenetische letters. Een naam een schip waardig. Een goed schip, en met een radiostationnetje dat vele jaren nieuwer was dan het schip zelf. Er was zelfs al radiotelephone.

De nieuwe radio-officier had zich al geïnstalleerd. De papierwinkel van de vorige Noorse man was al opgeruimd. Een groot aantal dozen vol biller, afregninger, pengelister en onregningtabeller stond klaar om buitengaats aan het ruime sop te worden toevertrouwd.

De radiohut zag er keurig uit. De radioman zelf ook; een man van zwaar boven de zestig, maar met jeugd in zijn ogen, en met een certificaat dat pas bij de dood vervalt. Hij kon nog mee, nog lang mee.

Hij had al een gedeelte van de toestellen doorgedraaid en in orde bevonden. Alleen de kortegolfzender haperde af en toe, en daarom had hij hulp ingeroepen.

De zender stond open, klaar om te worden geïnspekteerd. 'Take your time,' zei hij wijsgerig, een pijp opstekend. Typisch een oudere man; eentje die weet niet zo veel tijd meer te hebben en daarom de tijd neemt. Opa's en oma's hebben ook altijd meer geduld om met kleinkinderen te spelen. Er kwam koffie. Toen kwam de zender aan de

beurt. Kwestie van proberen, ruiken, meters aflezen. Er siste wat. Dat is altijd mooi. Neus in de zender, ogen er achteraan.

Looksee. Op dat moment trof een of ander nasaal gezang het oor. De dunne geur van wierook trok de radiohut binnen. De radio-officier was verdwenen, maar kwam even later weer binnen, en vouwde de handen. Zo bleef hij, als in trance, rozenkrans in de hand, bij de deur staan.

Wij staakten de strijd en keken toe wat gebeuren ging. Het geluid zwol aan. De geur werd sterker.

Er kroop enig geprevel de hoek om. Enkele mensen kwamen het gangetje in, richting radiohut. De radio-officier boog het hoofd.

Binnen kwam een mompelende koorknaap die een zilveren bokaal droeg. Er achteraan kwam een priester, 'n Makarios-achtige figuur die met een bosje hulst de inhoud van de schaal in de rondte sprenkelde.

Wij stonden er beduusd bij. De mond proefde wijwater en wierook. De trollen en vikinggeesten werden uitgezwaaid. Sint Nikolaas, de Griekse beschermheilige voor de zeelieden, werd binnengebened. Een zegening; een inzegening. 's Lands wijs, 's lands eer.

Op dat moment drong de absurdheid van zoiets tot ons door; niet omdat dit Grieks was, maar om grootser reden. Het was een groteske vertoning.

Weer zwaaide de bos hulst omhoog. Water spetterde tegen de wand, tegen de zender, en in de zender. Een lichte regen van wijwater. Onmachtig keken we toe, met een zakdoek de ergste schade van de zender afhalend. Wij deelden in de zegening, en ondergingen deze gelaten. Kwaad kon het nooit. Integendeel. Wij zijn al jaren voor de oecumene geporteerd.

Plotseling een knal, een vuurgloed binnen in de zender, een gesis en een begin van brand.

Het gezang van de priester verstierf en werd gerochel. De verschrikte koorknaap vluchtte. De priester verdween als een haas.

De diagnose was ditmaal duidelijk: er was een druppel wijwater in de hoogspanning gevallen.

35 | IJzeren schepen, houten mannen

Frivool was 'n aardige jongen die met het nodige enthousiasme naar zee was gegaan. Waarschijnlijk had hij in zijn jeugd een of andere oom met gouden armen rond zien lopen. Dit had zijn levensloop bepaald. Maar te oordelen naar de zorgelijke blik in zijn ogen, was de eerste reis zwaar geweest.

'Ik ben zo onrustig,' zei hij. 'na de volgende reis ga ik trouwen en dan zal het wel beter worden.'

Dit waren wijze woorden. Tenslotte is niets zo geruststellend voor een zeeman als een vast anker achter de kim.

Frivool was een moderm zeeman; praktisch getrouwd of minstens al verloofd voordat de zee werd opgezocht. De reizen waren korter, er was meer vastigheid, meer contact per radio of per luchtpost. Het ongewisse zeilvaarttijdperk was voorbij. Frivool had gelijk. Trouwen zou hem ongetwijfeld goed doen.

De daarop volgende ontmoeting begon met: 'Hoe is het tegenwoordig, Frivool?'

'Ach, het gaat wel. Ik heb het zelf best naar m'n zin, maar de vrouw is er tegen. Ze kan er niet tegen dat ik weg ben.'

Een bekend verhaal. Niet onlogisch. Zozo, hij wás dus getrouwd, maar de onrust was er nog steeds, hoewel die tegenwoordig op de wederhelft kon worden afgewenteld. Begrijpelijk. Het viel voor 'n vrouw niet mee om alleen te zijn. Makkelijk praten van een walbaan uit. Elke-avond-thuis mentaliteit. Teevee. Ontspanning. Tuintje. Bioskoop. Vereniging. Nee, Frivool had gelijk; varen wás geen sinecure.

'Ik wil graag afnokken,' ging hij verder. 'Maar ik heb net een duur huis gekocht, en aan de wal verdien je een-twee-drie niet zo veel, dus moet ik wel blijven varen. Voel je m'n dwangpositie?'

Ook dat nog! Arme Frivool! Onrustig, 'n vrouw die er niet tegen kan, 'n duur verhypoteekt huis. Kan gebeuren, kan gemakkelijk gebeuren; de eerste en de laatste niet.

'Kop op, Frivool, maak er wat van.'

'Wat zou u doen?'

'Het is jouw leven, kerel. Ik kan je weinig raad geven.' Met andere woorden: it's your baby.

En toen, jaren later, opnieuw een ontmoeting. Ander schip, ander jaargetijde, andere omstandigheden, zelfde Frivool?

'Ik heb u wat te vragen,' begon hij. 'Maar 't is wel een rare vraag.'

'Zeg het maar, Frivool.'

'Zou u mijn koffers naar de portier willen brengen?'

'Waar is dat goed voor, Frivool? Ik wil je wel helpen, natuurlijk.'

'Ja, ziet u, ik heb het aan mijn hart ...'

'Wat?!' Dus ook dát nog. Dat was de achtergrond. Arme bliksem. Zevenentwintig jaar oud en dan al zo veel ellende.

'Zegt de dokter dat, Frivool?'

'Nee, dát niet. Maar ik voel het. Kortademig. Duizelig. Hartkloppingen.'

'O, en hoe lang geleden ben je gekeurd?'

'Vier weken geleden. Reis-keuring.'

'Dokter niks gezegd?'

'Nee.'

O, dat veranderde de zaak. Ander schip, ander jaargetijde, andere omstandigheden, zelfde Frivool.

'Weet je wat je moet doen, Frivool? Je bent niet helemaal zeker van je hartkwaal, is het wel?'

'Praktisch zeker, maar niet helemaal.'

'Goed. Dan moet je je koffers pakken en hard naar de portier hollen. Zal ik je helpen opladen? Ga maar staan. Je bent breed genoeg. Er zijn twee mogelijkheden, Frivool...'

'Welke dan?'

'Je bent dood of je bent gezond.'

P.S.

Frivool vaart niet meer. Hij werkt fijn in een fabriek en verkeert uitwendig in uitstekende lichamelijke konditie.

Wat? Nee, dát weet ik echt niet.

36 | Navo

De NAVO is machtig. Zij strekt zich uit van de Noordkaap tot aan de grenzen van Pakistan, en haar inwoners vormen één standvastig geheel. De vastberadenheid is tastbaar.

Dit bleek toen een schip uit het land T., bemand door mensen uit het land T., de havenstad R. in het land H. binnenliep. Wij schreven dit om veiligheidsoverwegingen zo neer.

Er deugde iets niet aan de technische installatie, en dus werd om service gevraagd.

Om kort te gaan, weldra stond de ene NAVO-genoot tegenover de andere, en bood zijn bijstand aan.

'Receiver no good,' zei de klant, wijzend op een toestel waarmee de Amerikanen de wereldoorlog nog verloren hadden.

'Try,' zei de serviceman, waarop de klant begon te frommelen met draadjes en schakelaars. Er volgde een lichtflits. Daarna ontwikkelde zich een rookwolk, die verder spreken onmogelijk maakte. Het technisch gesprek werd buiten voortgezet.

De bondgenoot vertelde, dat het het beste was het smeulende lijk mee te nemen, en na reïncarnatie terug te brengen.

'No more?' vroeg de serviceman.

'No mo.t'e,' was het antwoord. 'Onlie dizz!'

De man uit T. draaide aan een handle, waarna een motorgenerator - diep beneden in het schip - begon te loeien totdat met groot vertoon van vuur de zekeringen doorsmolten.

De diagnose was gemakkelijk. Er was een toerenregelaar aangebracht, en die stond voluit.

'No more?' vroeg de serviceman argwanend.

'Onlie dizz,' zei de man uit T. Hij zette een zender aan, waarop een enorme knal volgde. Opnieuw drong rook de hut binnen. Tien boxen sigaretten boven op de schakelaar gemerkt High Tension bleken de

oorzaak. Maar aangezien de douane al aan boord geweest was, konden deze verwijderd worden.

Tenslotte werd de serviceman gevraagd nog even de rest van de apparatuur te overhalen, omdat er af en toe iets zou haperen. De noodapparatuur werd beproefd. Er werkte niets. Dat kon ook niet, want de noodakku's stonden op het voorschip, omdat ze als ankerverlichting waren gebruikt tijdens een morele breakdown van de scheepsdynamo.

De serviceman begon te stotteren.

'How,' zei hij, 'how did you do it?'

'Do what?' vroeg de man uit T.

Zo was het. Zijn enig werk aan boord was geweest het af en toe blussen van zelf gemaakte brandjes.

Ik heb dit verhaal uit de mond van de serviceman opgetekend. Hij is onlangs opgesloten, omdat hij luidkeels liep te verkondigen, dat de NAVO niet te vertrouwen is ...

37 | Goodbye to WSC: de ondergang van de 'Vestris'

WSC is de roepnaam van het Amerikaanse kuststation Tuckerton New Jersey. Het wordt beheerd door de RCA, Radio Corporation of America, en is globaal gezien een vrij klein radiostation voor de scheepvaart; alleen van belang voor het lokale verkeer rondom New York Harbour.

Voor grotere afstanden worden de stations wee of WSL gebruikt, twee machtige kortegolf-netwerken op de oostkust van de Verenigde Staten. Maar telkens als het teken WSC in morse mijn trommelvliezen bereikt, en doordringt in mijn hersenen, is daar niet alleen een vertaling en plaatsbepaling tot stand gekomen. Er staat bovendien iets in me op, dat wonderlijk genoeg niet geheel te definiëren valt.

De wereld van de radio is een heel aparte; alleen begripbaar en bereikbaar voor de in Morse's internationale taal ingewijden.

Het Morse is inderdaad een taal, een dwingende taal, waarnaar men intensief dient te luisteren, om niets te missen. Misschien is dit de reden, waarom menig marconist als 'afwezig' wordt bestempeld, wanneer hij bezig is aan anderen nietszeggend getuter te ontcijferen.

Wellicht was marconist Michael O'Loughlin van de Engelse tienduizendtonner 'Vestris' ook zo'n typisch lid van de scheepsgemeenschap.

Die 'Vestris' was zaterdag 10 november 1928 van New York vertrokken, bestemd voor Barbados, Rio en Buenos Aires. Het schip, in 1912 gebouwd, had zesduizend ton auto-onderdelen aan boord, een bemanning van tweehonderd koppen en nauwelijks honderddertig passagiers.

Het was koud die dag, toen het schip zich met lichte slagzij van de pier te Hoboken losweekte, en O'Loughlin zich gewoontegetrouw meldde bij WSC met: QTO NY BND BARBADOS, of vrij vertaald: wij verlaten thans New York, op weg naar Barbados.

Zo stelde hij zijn radiostation open voor ieder die het horen en zien wilde. Niets bijzonders, volkomen volgens 'het boekje', volkomen normaal.

Wat betekende New York voor hem? Zo maar een havenstad? Wat betekende WSC voor hem? Zo maar een kuststation? Ik geloof van niet. Wellicht had hij er vrienden, kennissen, een meisje. We zouden O'Loughlins levensgeschiedenis moeten kennen; we zouden zijn stemming moeten peilen. Maar het is al zo lang geleden. Een andere tijd; een andere eeuw.

Zelfs het oude dagboek van de 'Vestris', zo het nog in de kluisen van Marconi International wordt bewaard - zou niet veel opleveren. En O'Loughlin is dood.

Die vreemde slagzij had sommigen al aan het denken gezet. Maar het schip moest nog worden getrimd, water overgepompt. Kennelijk was er niets aan de hand.

Toch werd die slagzij geleidelijk groter, hoewel dit nog kon worden toegeschreven aan de sterke zijwind, die het schip deed overhellen.

In de middag stopte de machine echter; de 'Vestris' bleef enkele uren deinend liggen drijven, zonder dat er uitleg gegeven werd.

Spoedig circuleerde het gerucht dat door het slechte weer een gedeelte van de voorraad bunkerkolen was verschoven. Er zou water lekken door poorten die niet konden worden afgesloten, omdat de rubber in de sponningen verteerd was.

In de avond was de slagzij zo groot, dat enkele aan dek verankerde tafels losbraken.

De volgende morgen bleek het bunkerruim al vol water te staan. Men was druk doende geweest met het afsluiten van een kolenwiel aan stuurboord. Deze had feitelijk dicht moeten zijn toen het schip vertrok. Nu lukte dit niet meer, omdat de afsluitbouten zwaar verroest waren. Maar er dreigde geen gevaar, werd de passagiers verteld.

Tijdens het diner echter maakte het schip zo'n angstaanjagende schuiver over stuurboord, dat een steward gewond raakte.

De meeste passagiers kropen toen maar naar de hutten om, liggend of hangend, het slechte weer door te komen.

Marconist O'Loughlin wisselde om vijf uur QRU (niets te melden) met het zusterschip 'Voltaire'. Daarna begonnen de gebeurtenissen zich snel te ontwikkelen.

Om elf uur kwam kapitein Carey met een bezorgd gezicht de radiohut binnen.

- Hier is onze positie, zei hij. - Maak maar een SOS bericht klaar. Dat zal er straks wel uit moeten.

O'Loughlin zette de zender bij en wachtte. Hij wachtte, tot de kapitein kwam vertellen dat de zaak toch niet zo ernstig was als hij wel had gedacht. Er was geen reden onmiddellijk SOS uit te zenden.

Zo verstreken traag de uren. De slagzij verergerde. Het schip dreef de nacht in, en stoomde scheefgevallen naar het zuiden, met een openbrekende zweer diep verborgen in haar slecht onderhouden lichaam.

Opnieuw brak een morgen aan. Een aantal passagiers liep ongevraagd met zwemvesten aan op het kantelende dek. Nog steeds was de noodtoestand officieel niet bevestigd. Wel werd bekend dat het ergens lekte, en dat de ruimen zich vol zogen met water.

Gedurende de nacht was er geschept, gezwoegd, gepompt, gevochten; het baatte niet. De slagzij was tot meer dan dertig graden toegenomen. O'Loughlin wachtte nog steeds. De ogen vol slaap, had hij moeilijk de nacht doorgebracht in zijn scheefstaande stoel.

Pas om tien uur kreeg hij toestemming het noodbericht uit te zenden.
SOS VESTRIS POSITIE 37.35 N 71.08 W ZEND ONMIDDELLIJK HULP.

Morsetekens flietsten heen en weer. De buitenwereld kwam eindelijk te weten, dat er een lekkende, kantelende 'Vestris' bestond.

Het schip lag stilgevallen in een woelige zee, stuurboordszij bijna geheel onder water, langzaam overhellend, langzaam wegzinkend. Een groot aantal schepen wijzigde onmiddellijk koers, maar geen was dicht genoeg bij.

Hoewel de 'Vestris' zich in de buurt van Kaap Hatteras bevond, in het centrum van druk bevaren routes, kreeg het schip de tijd niet meer terug die was verspeeld. Het zou nog uren duren voor hulp in zicht kwam.

Om 11 uur 30 seinde O'Loughlin dat men bezig was de boten uit te zetten. Een simpel vermeld feit, dat echter gepaard ging met hartverscheurende tonelen.

Sloepen kantelden, hoge-zij sloepen wilden niet te water, lage-zij sloepen werden door eigen davits onder water gedrukt en verpletterd.

Er waren geen bijlen om de voorlopen te kappen. Paniek, heldenmoed en lafheid bij elkaar. Wegdrijvende vrouwen, wegzinkende kinderen, verdrinkingen, verdwijningen, wegglijden in de uitputtende, klotsende zee.

Om 13 uur 17: WE KUNNEN NIET LANGER WACHTEN WE MOETEN HET SCHIP VERLATEN- SOS SOS SOS!

Een verhaal van de zee; wreed maar niet onbekend, niet ongewoon.

Een drama dat aan honderdtwintig mensen het leven kostte, waaronder kapitein Carey en marconist O'Loughlin, de stugge Ier die zijn radioboot niet wilde, kon of mocht verlaten.

Om 13 uur 25: WE GAAN BESLIST IN DE BOTEN.

De uitspraak van de Raad later: het schip zou zijn gered, indien niet zulke late, inkompetente beslissingen waren genomen, als het schip in behoorlijke toestand had verkeerd, als goede zeemanschap was betoond.

13 uur 30: WE VERLATEN HET SCHIP NU.

Daarna stilte in de ether. Iedereen wachtte, in de vaste overtuiging dat dit het laatste levensteken was van de opgeschreven, omvallende 'Vestris'.

Maar ruim tien minuten later hoorden de ademloos luisterende radiomensen op de kust van Amerika en op de toesnellende, te laat komende schepen het galmend, langzaam zwakker wordend, uitstervend staccato van O'Loughlins laatste tekens.

Het kwam volkomen onverwacht, en viel een verbaasde radiostilte binnen.


De Ier seinde rustig, regelmatig en kennelijk onbewogen: GOOD BYE TO WSC.

Telkens als ik de tekens WSC hoor, staat er iets onbestemds in me op. Iets ongrijpbaars. Iets dat mijn hersenen als een splijtzwam prikkelt.

Woede, onmacht, overmacht. Vertwijfeling, omdat de dood zo hard is en geen genade kent ten aanzien van moed.

Toen O'Loughlin dit echter seinde, werd het wezen van de dood met enkele bravado morsetekens verscheurd. Het werd humor.

En God, in zijn perihelium, moet erom geglimlacht hebben.



Tien jaar lang voer Jan Noordegraaf als marconist op allerlei schepen. Hij begon op een troepenschip, stapte over op de trampvaart, verkende de wereld, vervoerde hadji's naar Mekka, kwam bij de tankvaart terecht en bracht nog een tijdje door bij de KPM. Na deze periode vond hij een werkkring in de Rotterdamse haven, waar hetzelfde decor – schepen en radio – aanwezig was. Deze fascinerende wereld hield hem aan de wal. Hier kwam de wereld naar hem toe. In de loop van nog eens tien jaar bezocht hij als service-technicus duizenden verschillende schepen: 'Schip op, schip af' is hiervan een afspiegeling. Er zijn er maar weinigen die de totale wereld van de scheepvaart – van dek tot machinekamer en van coaster tot supertanker – zo hebben kunnen overzien als hij. De titel van deze bundel verhalen is dan ook alleszins gerechtvaardigd.